1914
ARMÉE
FRANÇAISE
1940

GBM 136

GBM

Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

www.histoireetcollections.com

136
AVRIL
MAI
JUIN
2021

Mourmelon 1940

Les chars B au tombeau

Grande Guerre

Armée de l'air
Voitures sanitaires

Panhard
sous les drapeaux

Hotchkiss H 39
Le mystère de Clamecy

L 17839 - 136 - F: 12,50 € - RD

BE / LUX / IT / GR / PORT. CONT : 13,90 €
Can : 19,75 C$

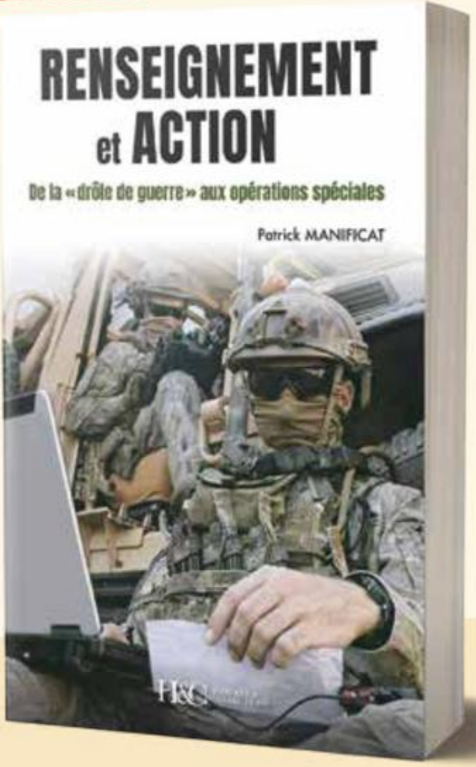
NOUVEAUTÉS

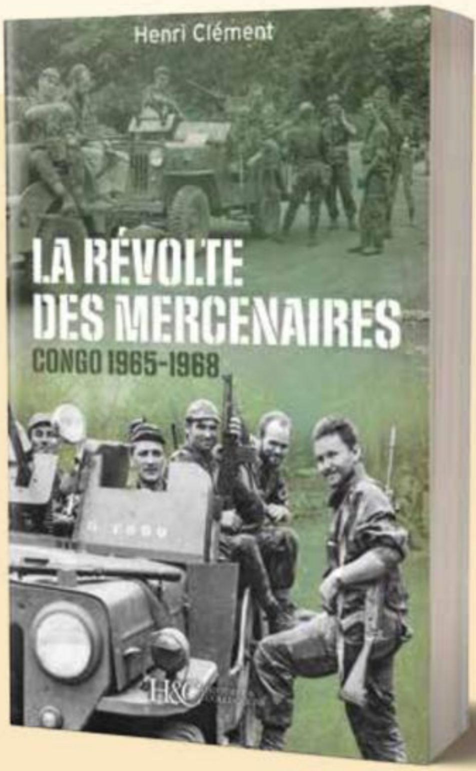
RENSEIGNEMENT ET ACTION

DE LA "DRÔLE DE GUERRE" AUX OPÉRATIONS SPÉCIALES

242 pages
Format 15 x 24 cm
ISBN : 9791038010802

20,00 €


RENSEIGNEMENT
et ACTION
De la « drôle de guerre » aux opérations spéciales
Patrick MANIFICAT
H&C


Henri Clément
LA RÉVOLTE DES MERCENAIRES
CONGO 1965-1968
H&C

LA RÉVOLTE DES MERCENAIRES

CONGO 1965-1968

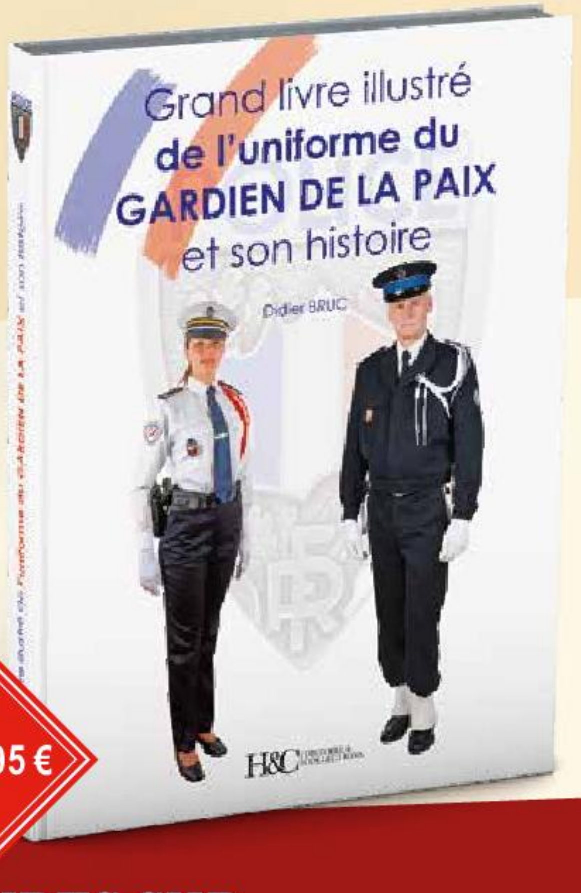
22,00 €

320 pages
Format 15 x 24 cm
ISBN : 9782352505358

Grand livre illustré de l'uniforme du GARDIEN DE LA PAIX et son histoire

240 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038010758

39,95 €


Grand livre illustré
de l'uniforme du
GARDIEN DE LA PAIX
et son histoire
Didier BRUC
H&C

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR
WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL
136
AVRIL
MAI
JUIN
2021

ÉDITORIAL

RÉCONCILIATIONS HISTORIQUES

À côté des mots à la mode ressassés ces derniers mois, tels l'élégant *résilience* (nous resterons de fer !), le sinistre *comorbidité* et le douteux *inatteignable* en passant par l'anglomorphe *possiblement*, je relève, avec soulagement, la résurgence d'un substantif celui-là d'aussi noble dessein que de bon aloi : *réconciliation*.

Au moment où, dans tel territoire perdu de notre cher pays miné par l'intersectionnalité, le postcolonialisme et l'écriture inclusive, l'on entend les hurlements de « *Tuez-les* » et où, jusqu'à deux pas de la chic porte d'Auteuil à Paris, des bandes s'étripent devant les portes du lycée La Fontaine, parler de réconciliation n'est pas malvenu.

Mais, comme pour se marier, pour se réconcilier il faut être deux. S'agissant des relations entre nations au cours de notre histoire, deux exemples viennent immédiatement à l'esprit : la France et l'Angleterre, la France et l'Allemagne.

Pour le premier couple, avec « *nos meilleurs ennemis* » les Anglais c'est vraiment de l'histoire ancienne. Les pantalons rouges et les *red coats* combattirent côte-à-côte durant la guerre de Crimée. Certes il y eut Fachoda avec la reine Victoria mais son successeur le bon Édouard VII, habitué des « maisons » parisiennes et francophile, fut le signataire, avec le président de la République Émile Loubet, de l'Entente Cordiale (accord colonial, cela ne va pas plaire). Certes la réconciliation franco-britannique connut ensuite d'autres accrocs, culminant avec le massacre de nos marins à Mers-el-Kébir ; mais c'était la guerre et Churchill se battait le dos au mur. Certes, avec nos meilleurs ennemis, nous nous déchirons encore autour de matchs de rugby et de ténébreux retards de livraison sur les vaccins produits outre-Manche. Que pèse cela au regard de l'Histoire ?

Après trois terribles guerres en trois quarts de siècle, la réconciliation franco-allemande est la plus exemplaire de toutes car, surmontant tant d'horreurs, elle s'appuie, depuis six décennies, sur la volonté des chefs d'état et de gouvernement comme sur la raison des peuples. Loin à l'horizon pourvu qu'on le veuille, s'aperçoit l'Europe de Charlemagne, traversée par le trait bleu du Rhin qui irrigue plus qu'il ne sépare.

Mais qu'en est-il de cette réconciliation que l'historien Benjamin Stora, sur commande du président de la République, tente de nous vendre au sujet de l'Algérie ? Prescripteur, ce dernier l'a, bien sûr, accompagnée du geste. Sur le dos de l'armée de la République française, Jupiter tend la main. Quel interlocuteur en face ? Un quarteron de dirigeants accrochés par tous les moyens au pouvoir, face à une rue qui gronde et dont on pressent que, si l'armée lâche, les islamistes emporteront finalement la mise. Quel engageant partenaire. Mais soyons tranquilles : le pouvoir à Alger ne saisira pas cette main puisque la haine de la France est son fond de commerce.

Maintenant, nous avons un autre défi à relever, de ce côté-ci de la Méditerranée : l'historien Pascal Blanchard, sur commande là encore de l'Élysée, vient de proposer 318 noms de personnages décédés (et 115 vivants) « *issus de la diversité* » comme l'on dit, et qui ont contribué à la grandeur de la France. Rien de choquant en soi. Mais l'on suivra avec attention les débats municipaux — et nationaux — sur les noms qui seront donnés, suivant cette ligne, aux artères et aux lieux remarquables de nos villes. Car qui peut croire que cette mesure ne va pas alimenter le travail de sape des déconstructeurs ?

Ce dont la France a besoin, c'est d'être rassurée sur son essence même et sur la volonté de ses dirigeants à faire en sorte qu'elle demeure telle. Voilà qui réconcilierait les Français avec eux-mêmes.

francois.vauvillier@orange.fr *Paris, le 17 mars 2021*

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO « 100 % ARMÉE FRANÇAISE »
GBM n° 137 le 30 juin 2021

AUTOMOBILISME MILITAIRE 7
Tout Panhard 1897-1918

ARTILLERIE LOURDE SUR VOIE FERRÉE 23
Les Schneider à glissement

ORGANISATION 31
Armes lourdes du bataillon

TERRAIN ET OPÉRATIONS 41
Le 41e BCC à Mourmelon

ARMÉE DE L'AIR 59
Les voitures sanitaires

CHARS À LA LOUPE 67
H 39, le mystère de Clamecy

UNITÉS BLINDÉES 1940 75
L'adieu aux DCR et DLM

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel (GBM) est une publication de Sophia Histoire & Collections, SAS au capital de 10 000 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris

Président-directeur général : Thierry Verret
Directeur général : Sasan Mottaghian

Directeur de la publication et de la rédaction : Thierry Verret

Responsable de la production : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET COMMANDES
Sophia Histoire & Collections, 5, av. de la République, 75011 Paris
✆ + 33 (0)1 40 21 18 20
ABONNEMENTS ET COMMANDES : abonnement@histecoll.com
COMMANDES DES PROFESSIONNELS :
commandes-pro@histecoll.com
www.histoireetcollections.com

L'ÉQUIPE GBM
Rédacteur en chef : François Vauvillier
E-mail : gbm@histecoll.com

Principaux contributeurs :
A. Alvarez, J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, É. Barbanson, S. Bonnaud, M. Comas, D. Coste, É. Denis, L. Deneu, G. François, F. Guidicelli, D. Houliez, É. Klamerek, A. Laffargue, J.-C. Latour, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, N. Palmier, A. Salles, M. Schiavon, É. Schwartz, M. Souquet, J. Tartare, P. Touzin et H. de Wailly.

ainsi que Roger Avignon, Pascal Danjou, Stéphane Ferrard, Jean-Gabriel Jeudy et Jacques Sicard qui vivent à travers nos pages.

PUBLICITÉ
Mediaobs
44, rue Notre-Dame des Victoires, 75002 Paris
Directeur : Christian Stefani
✆ + 33 (0)1 44 88 93 79 *E-mail* : cstefani@mediaobs.com

Chef de publicité : Martin Rougé
✆ +33 (0)1 44 88 89 10 *E-mail* : mrouge@mediaobs.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Rédaction : Philippe Charbonnier, Morgan Gillard, Michael Klein, Éric Micheletti, Émilien Pépin.

DISTRIBUTION EN KIOSQUE MLP

SERVICE DES VENTES KIOSQUE
MLP
Numéro de téléphone réservé aux diffuseurs de presse
✆ 04 74 82 14 14

Un encart comportant une offre d'abonnement couplée à la revue GBM et à la chaîne de TV en ligne H&C.TV est jeté dans les exemplaires vendus en kiosque de cette parution.

DIFFUSION EN BELGIQUE
Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9
B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555 02 17
Administration des ventes ✆ 02/555 02 21. Fax : 02/555 02 09
FORTIS 210-0 402 415-14. *E-mail* : press@tondeur.be

N° CPPAP : 0122 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497
Dépôt légal : à parution.

Impression : Imprimatur
43, rue Ettore Bugatti, 87280 Limoges

© Copyright Sophia Histoire & Collections 2021
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Fabriqué et imprimé en France

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclés : 0 %
Certification : PEFC
390 g CO2 éq/ex.

GBM
136
Mourmelon 1940
Les chars B au tombeau
Grande Guerre
Panhard
Armée de l'air
Voitures sanitaires
Hotchkiss H39

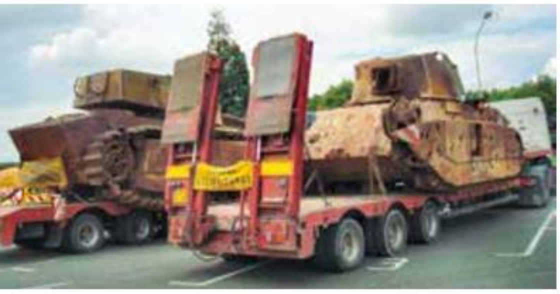
En couverture.

Derrière ces sujets — et d'autres de ce numéro — se cache la fameuse « équipe GBM » aux cent visages. En effet, au-delà des auteurs cités en tête de chaque article, nombre de spécialistes sont mis à contribution pour parvenir au résultat que vous découvrez chaque trimestre. Dans ce numéro 136, nos coups de chapeau vont à Bernard Vermeylen et Guillaume Couturier (Panhard), Éric Klamerek et Pierre-François Aujas (armes lourdes du bataillon), Antoine Demetz (Citroën), Nicolas Palmier (Laffly), Alain Alvarez et Antoine Misner (iconographie), Régis Potié (41e BCC et Clamecy) et Jean-Yves Mary (Clamecy), entre autres ténors du barreau qui se reconnaîtront au fil des pages.

VOS RÉACTIONS, VOS

ARL 44 sortis du polygone de Bourges

Je suis abonné à votre revue **GBM** que j'apprécie énormément. En lisant la page 7 du n° 135, mon attention a été attirée par les chars venant du champ de tir du polygone de Bourges. Il se fait que, ce jour-là, me trouvant à la sortie de la DGA (point zéro), j'ai été intrigué par des semi-remorques chargées d'épaves de chars et c'est de ceux-ci — les deux **ARL 44**, derniers rejetons de la famille du char B — dont vous parlez. J'annexe à ce courriel cette photographie, de qualité médiocre hélas, des épaves chargées le 28 juillet 2011.



Bien à vous

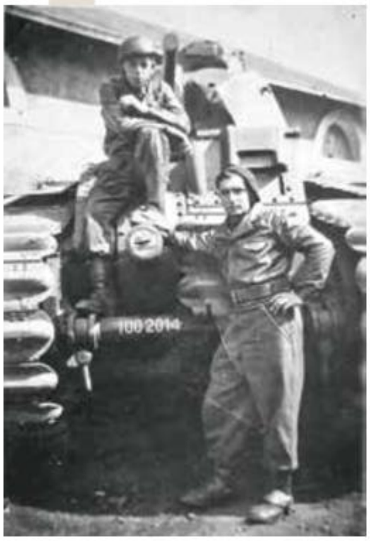
Patrick Timmerman, par internet

Souvenirs d'enfance : cinq ans en 1940

Ayant reçu **GBM** 135, je souhaite vous dire tout le bien que je pense de votre revue. Petit souvenir d'enfance. En juin 1940, j'étais parti en exode en direction du Berry avec ma famille. J'ai vu sauter le pont de Gien, nous étions sur la rive gauche, en direction de La Charité. En arrivant dans cette ville, les Allemands y étaient déjà. J'avais cinq ans à cette époque et j'ai toujours eu une mémoire visuelle, dès l'instant où cela avait des hélices, des chenilles ou des armes. Le premier Panzer que j'ai vu avait un fer en U au niveau des galets : c'était un PzKpfW I. Je me souviens aussi de ce fameux leitmotiv : « *Ils sont très corrects !* »

Claude Foucher, par internet

UN B 1*BIS* LIBÉRÉ
« *J'ai retrouvé cette photographie dans l'album de famille de mon oncle* », écrit l'un de nos très fidèles lecteurs, Gérard Faux. Une vue pas si courante d'un B 1*bis* réimmatriculé 100 2014 suivant le système du 8 novembre 1944 (➡ *GBM HS7 page 74*). Apprécions au passage le blouson de cuir des CJF (Chantiers de la jeunesse française). Tradition chars oblige.



Et l'armement de nos chars ?

Tout d'abord, je vous félicite pour ce magazine que je suis avec assiduité depuis des années. Passionné d'histoire militaire, cela me fait plaisir de voir notre armée de 1940 remise à l'honneur. Concernant le matériel militaire français de cette époque, il y a un sujet que j'ai peu vu abordé et qui, je pense, serait intéressant : l'armement des blindés.

Une étude technique des différents canons montés sur nos chars avec, pourquoi pas, un comparatif avec leurs homologues britanniques et allemands, compléterait bien les différents articles sur les canons antichars de 25 et 47 mm. Cordialement.

Thomas Wagner, par internet

FV Peu abordé ? Mon regretté camarade Stéphane Ferrard avait énormément travaillé la question et publié plusieurs ouvrages détaillés à cet égard. Mais il est vrai que la documentation doit être sans cesse mise à jour grâce à de nouvelles plongées en archives. Votre suggestion ne manquera pas, j'en suis sûr, de stimuler Éric Denis, dont les études sur l'armement dans GBM sont loin d'être achevées.

Chenard & Walcker T 50

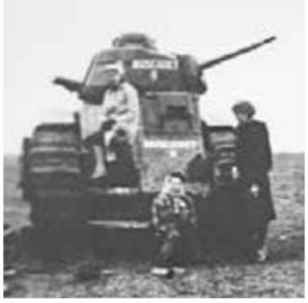
Dans **GBM** 134, page 35, figure l'illustration d'un tout terrain léger **Chenard & Walcker T 60**. J'ai voulu en savoir plus sur cet engin assez semblable au Tempo allemand. Or, le site de C&W sur internet indique que le T 60 est une fourgonnette construite par cette firme et il ne mentionne pas du tout ce véhicule militaire. Qu'en est il donc de son type exact ? Ne pourriez vous pas publier un article sur tous ces véhicules existant au stade de prototypes en 1940, et même sur ceux restés à l'état de projets ? Je pense que cela intéresserait votre lectorat. Bien cordialement.

Daniel Gerbe, par internet

FV Coquille de ma part, lire **T 50**. Vous imaginez bien qu'un article est en préparation sur ce très intéressant véhicule, et sur d'autres du même tonneau.

Le canon du *Muscadet*

Ayant récemment fait la lecture de l'excellent livre *L'ouvrage de la Ferté*, de David Harmand et Roger Schmidt, j'ai été interpellée par cette photo, prise sur le terrain en 1942 *(ci-contre)*, montrant l'épave du char **B 1 *bis* *Muscadet***. Sa tourelle semble armée d'un canon de 25 mm à la place de son canon initial. Auriez-vous des informations qui pourraient satisfaire ma curiosité ? Je vous souhaite par la même occasion, ainsi qu'à toute l'équipe GBM, une bonne année 2021.



Camille Harlé Vargas, par internet

FV En effet, chère lectrice, il y a de quoi s'y tromper et, sans regarder plus attentivement, je m'y suis fait prendre en transmettant votre interrogation à David Harmand. Mais on ne voyait pas comment le *Muscadet*, qui en mai 1940 était armé du 47 SA35, aurait reçu par la suite, en épave, un 25 SA35 (SA 34 raccourci).La réponse de l'auteur fut toute simple : un obus de 47 a été engagé à l'envers dans le tube du canon du char. C'était l'œuf de Colomb.

Donnez-nous notre pain de ce trimestre

Merci encore pour votre travail, votre passion et celle de votre équipe qui nourrissent régulièrement depuis des années l'appétit de savoir de l'humble artiste peintre-lecteur que je suis. Plein

FORUM ATF40
Armée française 1919 - 1940
ATTENTION, NOUVELLE ADRESSE :
atf40.1fr1.net

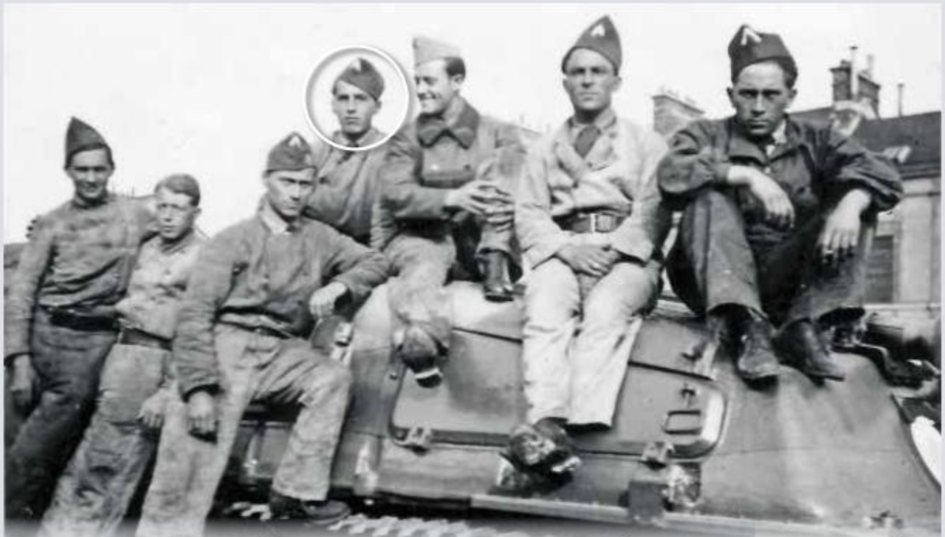
SECTION GBM SUR ATF40
Participez nombreux au débat sur la politique rédactionnelle et aux compléments d'information ayant trait à GBM.

PARTICIPEZ AU MANIFESTE FRANÇAIS

en m'adressant vos courriers, **photographies**, (scans haute résolution), remarques, compléments d'information, restaurations de véhicules, reconstitutions en uniforme, « mémoire de nos pères », etc., à francois.vauvillier@orange.fr

ou par lettre à la rédaction de **GBM**, Sophia Histoire & Collections, 5, avenue de la République, 75011 Paris. À très bientôt dans *vos* pages.

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM



Les **BRIGADIERS** du 1er escadron du 4e cuirassiers, Reims 1939. Nos jeunes gradés posent sur l'un de leurs Somua fraîchement livrés.

François Aumaître est parti rejoindre ses camarades

L'un des derniers survivants de la campagne de 1940 vient de nous quitter dans sa 103e année.

François Aumaître, né le 19 septembre 1918 à Charolles (Saône-et-Loire), s'engage le 30 novembre 1936, pour trois ans, au **4e régiment de cuirassiers**. Nommé brigadier-chef en avril 1938, il est, le 10 mai 1940, chef de char d'un Somua du 1er escadron (capitaine de Segonzac).

Il participe à la montée de la 1re DLM jusqu'à la frontière néerlandaise puis à son repli jusqu'au Quesnoy. Le 18 mai, au combat près de **Berlaimont**, un obus fait sauter son clocheton à l'instant même ou il s'est baissé pour prendre un obus. La chance est avec lui. Il continuera le combat jusqu'à recevoir l'ordre de repli. On comptera 24 impacts sur son char, renvoyé à l'atelier du régiment.

François Aumaître reçoit alors un nouveau Somua avec lequel il combat près du Mont-Saint-Éloi, puis sur le canal de La Bassée. Le repli continue, direction **Dunkerque**. Là il se porte volontaire comme pilote du lieutenant de Vandières, commandant les 21 derniers Somua du groupement Marchal. Son char détruit le 3 juin, notre Ancien parvient à ramener dans les lignes amies de Vandières blessé.

François Aumaître est fait prisonnier le lendemain sur les quais de Dunkerque. Envoyé au Stalag XB en Basse-Saxe, rapatrié sanitaire le 4 juin 1943, il rejoint la résistance à Reims où il sera, le 1er juillet 1944, « chef de dizaine » dans les FFI. Après deux ans passés dans l'armée régulière (mars 1945-février 1947), il entame une nouvelle carrière, comme officier de police judiciaire à Versailles. En 1961, le voici envoyé en Algérie où il échappe à un attentat de l'OAS dans lequel périssent trois de ses collègues. À sa mise à la retraite de la police, il est nommé, dans les Yvelines, inspecteur départemental des installations industrielles à risque, jusqu'en 1983. Puis vient une retraite bien remplie : François s'implique activement dans plusieurs amicales et associations et participera jusqu'à la fin aux commémorations relatives à « son » escadron du 4e Cuir. Titulaire de la croix de guerre 1939-1945 avec étoile de bronze, il avait été fait l'an dernier chevalier de la Légion d'honneur.

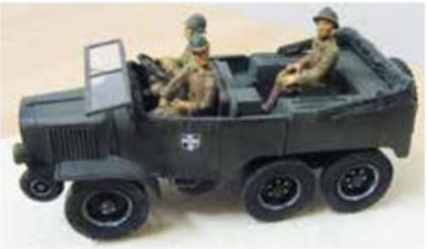
Adieu François. Tu peux aller, la conscience tranquille, rejoindre tes camarades dont tu parlais si souvent. Repose en paix. *Régis Potié*

de bonnes choses pour **GBM**. Et au plaisir de découvrir de nouveaux articles aussi passionnants que magnifiquement illustrés.

Pierre Tunis, *L'Art de peindre l'Histoire*

En Laffly S 15 R à Dijon en 1939

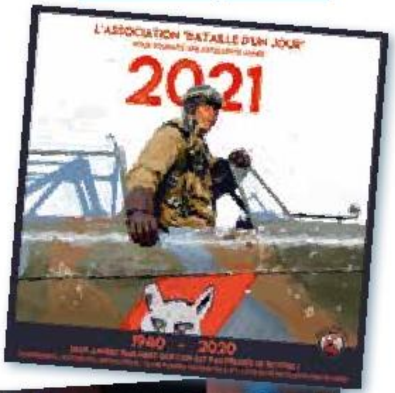
Je viens de réaliser la maquette Blitz de la VLTT **Laffly S 15 R** en m'inspirant de la photo de **GBM** 75 page 32. Après quelques recherches pas évidentes, j'ai pu identifier l'officier à l'arrière du véhicule. Il s'agit du colonel Paul Burthey qui a commandé le 27e RI du 15 septembre 1936 au 2 septembre 1939 (par intérim jusqu'au 20 juin 1937, alors qu'il était lieutenant-colonel). Dans la légende de la photographie, vous indiquez le numéro d'immatriculation **36 766**, bien sûr reporté sur ma maquette. Tous mes vœux, et longue vie à GBM.

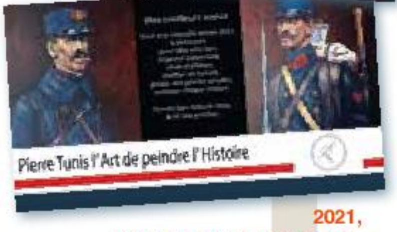


La **VLTT Laffly S 15 R** du colonel Burthey, chef de corps du 27e RI. *(maquette Blitz au 1/35)*

Jean Berthier, par internet

FV GBM 75, bigre, bientôt quinze ans. Et pas une ride, ou presque. Merci pour votre fidélité.




Pierre Tunis l'Art de peindre l'Histoire

2021, ENCORE UNE ANNÉE COMPLIQUÉE. Mais, en janvier quand nous avons reçu ces deux jolis envois, Olivier Debras *(en haut)* et Pierre Tunis pouvaient, comme nous tous, espérer une meilleure perspective.

Sur notre agenda

(si le PanzerGruppe Kovid XXI ne vient pas bouleverser les plans du GQG Jupiter)

RDV avec L'HISTOIRE MILITAIRE
LES RENCONTRES LITTÉRAIRES
23/24 avril 2021

Les **23-24 AVRIL**, les **RENCONTRES LITTÉRAIRES** à Coignières (Yvelines) avec H&C et de nombreux éditeurs et auteurs. www.Forties-Factory.com

Le **SAMEDI 8 MAI**, inauguration du **MUSÉE FRANCE 40 VÉHICULES** à Fismes (Marne). Confirmez dès à présent votre présence sur le compte instagram du Musée, ou sur @museefrance40V

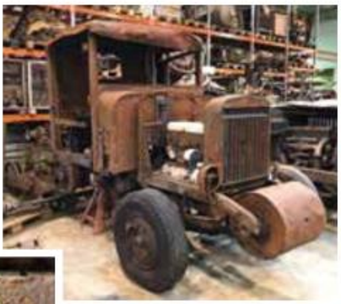
MUSÉE FRANCE 40

MUSÉES

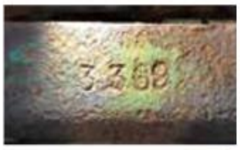
À La Wantzenau

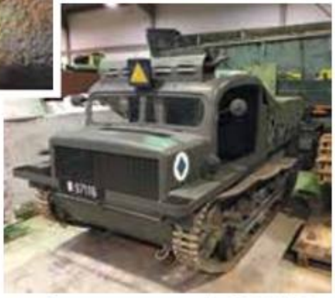
Deux nouveaux entrants

Le Military Memorial Park de La Wantzenau vient de faire l'acquisition de deux nouveaux engins français : un **tracteur de ravitaillement de chars Renault ACD1** parfaitement restauré et l'épave d'un **tracteur semi-chenillé Somua MCG5** à carrosserie modèle 1936, arrivé tout droit de Norvège. Se pourrait-il qu'il provienne de Narvik ou bien y a-t-il été envoyé par les Allemands ? Il porte le numéro de châssis **3369**. Existe-t-il des photos qui permettraient une restauration fidèle ?



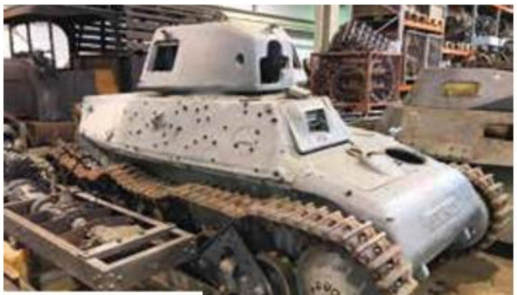
Hugues de Guillebon

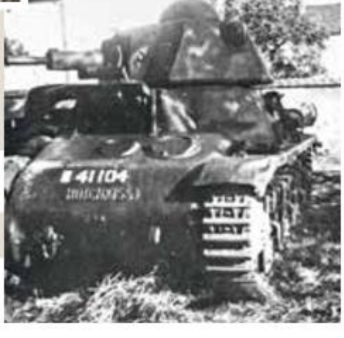




FV Le numéro de ce MCG5 laisse perplexe. On n'en connait à ce jour aucun dans cette tranche, mais rien n'interdit qu'il ait appartenu à une courte série, sous la forme **3369**. Prenons le, sous réserve, comme tel. En Norvège, c'est à Namsos surtout que les Français ont laissé derrière eux du matériel. Mais, en tout état de cause, il est plus probable que ce tracteur ait été envoyé là-bas sous l'occupation allemande.

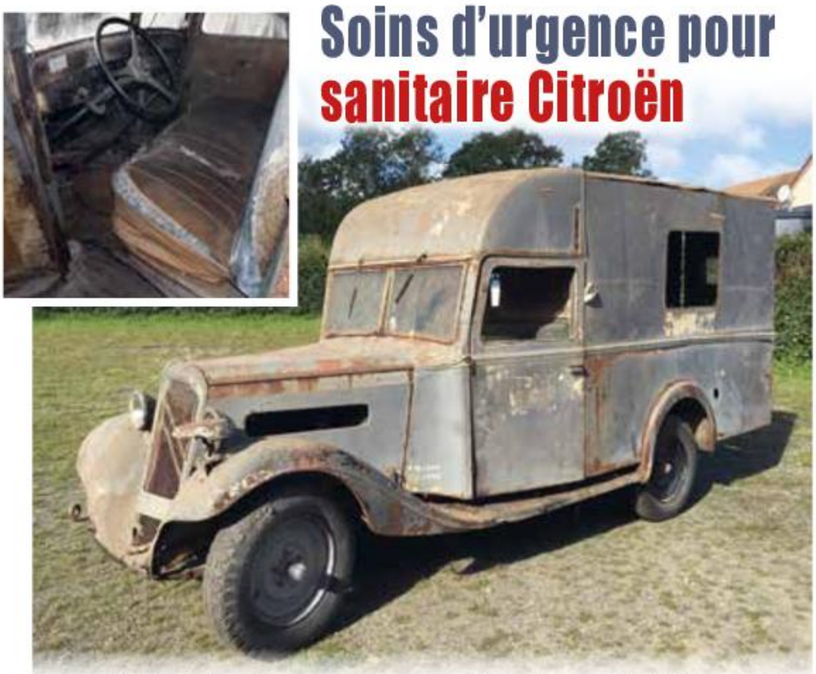
À ce sujet, je profite de cette réponse pour revenir, en images, sur le **Hotchkiss H39** provenant lui aussi de Norvège, présenté dans votre article de GBM 135. Ce char **41 104** *(ci-dessous, avec détail de son numéro frappé à froid)* fait un peu écho aux H39 de Clamecy *(➠ pp. 67-74 de ce numéro)*, qui le suivront de très près chez Hotchkiss... décentralisé.





Le H39 41 104 photographié par Hugues de Guillebon à La Wantzenau. *Ci-contre,* **le même en juin 1940, son affectation française demeurant inconnue.** *(Coll. S. Bonnaud)*

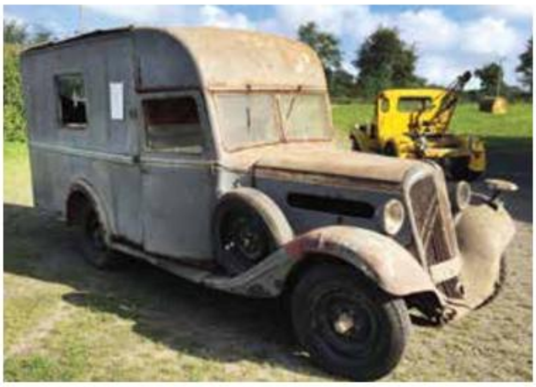
SOS RESTAURATION



Soins d'urgence pour sanitaire Citroën

Propriétaire, depuis quelques mois, d'une Rosalie 11UB sanitaire de 1940 dont la restauration devrait débuter en ce printemps, je suis heureux de la présenter aux lecteurs de GBM.

Récupérée dans l'immédiat après-guerre, cette sanitaire Citroën avait été transformée en roulotte par un jeune forain pour en faire son habitation. Hélas, le jeune se tua quelque temps plus tard à moto et sa mère, ne supportant plus la vue de ce véhicule, la vendit à d'autres forains à la fin des années cinquante. Ils la gardèrent jusqu'au début des années 2000. C'est chez eux que je me rendis avec mon père et un ami pour voir de quoi il s'agissait. Alors tout jeune collectionneur de Citroën et de souvenirs militaires des deux guerres, du haut de mes 17 ans, j'avais décliné l'acquisition vu son état de délabrement. Fort heureusement ce jour-là, l'ami en question, collectionneur de camions et d'autocars Citroën, n'hésita pas à l'acheter. Ainsi la Rosalie fut entreposée à nouveau au fond d'un bâtiment.



Puis, voici quelques années, me sentant aguerri pour en entreprendre sa restauration, je me suis mis en tête de la racheter. Je fis pars à mon ami de mon souhait et il a accepté de me la rétrocéder.

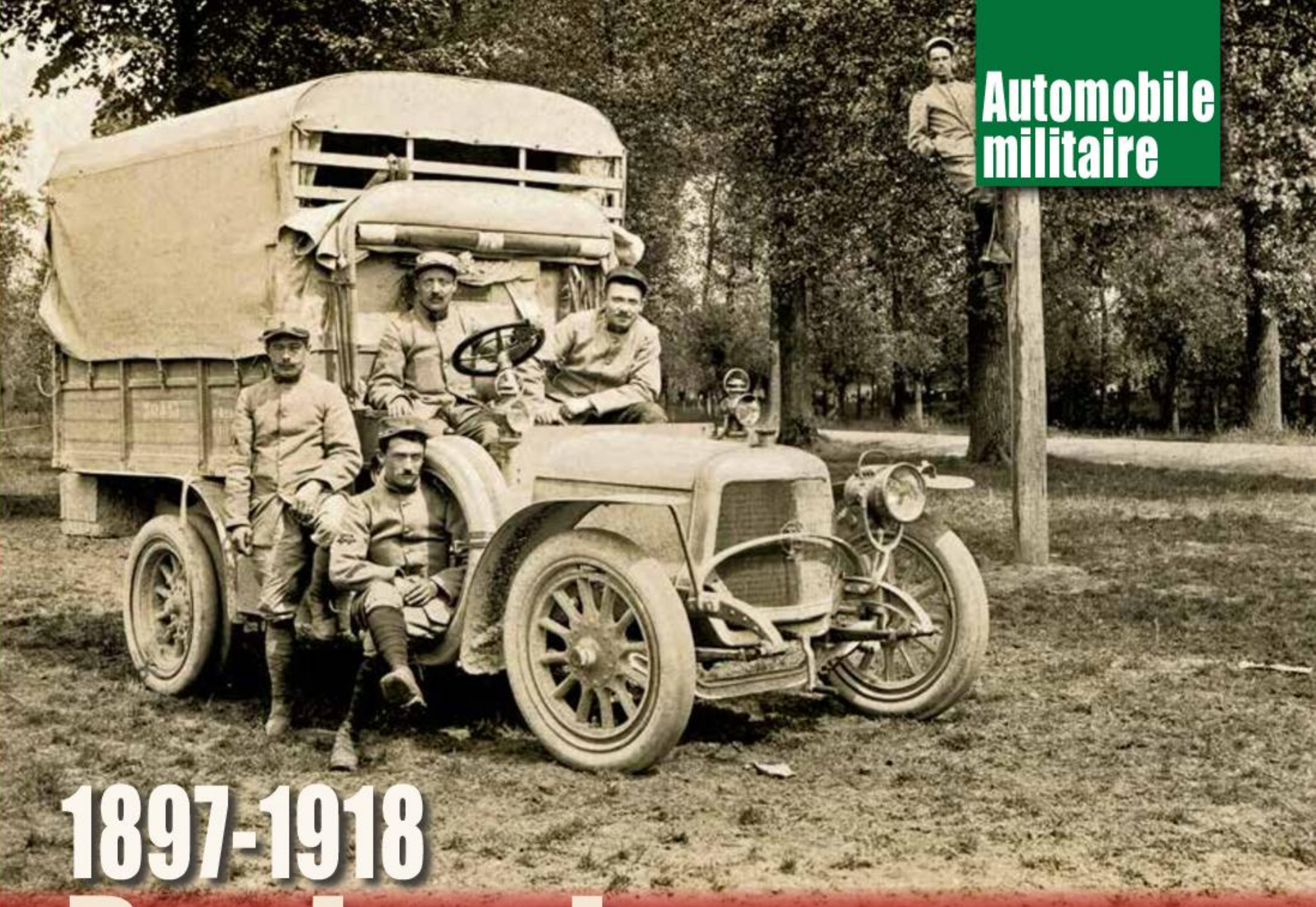
En nettoyant la voiture, j'eus la surprise et l'émotion de découvrir dans un compartiment situé sous la banquette, un couvercle de gamelle française en aluminium et un beurrier orange de l'armée allemande (contenant de vieilles bougies). Le phare Notek est lui aussi toujours à son poste et sous la peinture grise on distingue le pochoir réglementaire de l'armée allemande appliqué sur la porte conducteur. Sous la vitre gauche de la partie sanitaire, on distingue également l'inscription « SERVICE DE SANTÉ SECTION N° » mais cela ne donne rien en photo.

Vous noterez la modification des capotages moteur, seuls éléments vraiment dissonnants sur ce véhicule plutôt « dans son jus ». Sur le tablier, la plaque constructeur est en acier au lieu d'être en aluminium comme usuellement pour la marque au double chevron (pénurie de matière première ?). Le moteur est tournant et la voiture se déplace par ses propres moyen. Le feu stop fonctionne encore.

Voilà ce que je peux vous dire à son sujet. J'ajoute que, comme vous l'indiquez dans GBM 128 pour un Citroën type 23, je suis allé rechercher les numéros gravés sur le longeron (sur ma Rosalie, c'est à l'extrémité avant gauche). La photo ne rend rien mais on parvient à lire, sur la pièce, **30219** et **57591** ou **157591**.

A. Christian

FV Vous ne pouviez mieux tomber. Comme vous le lirez page 64, votre sanitaire est la **P 30219** livrée à l'armée française au printemps 1940 (pas d'explication pour le second numéro). Je ne saurais trop vous encourager à retirer le Notek et restaurer cette rare voiture sanitaire dans son apparence initiale : gris vert uni avec les belles marques réglementaires, croix rouge et drapeau tricolore, des deux côtés de la caisse sanitaire. Enfin, sur un carré blanc peint sur l'aile avant gauche, le disque vert du train.



Automobile militaire

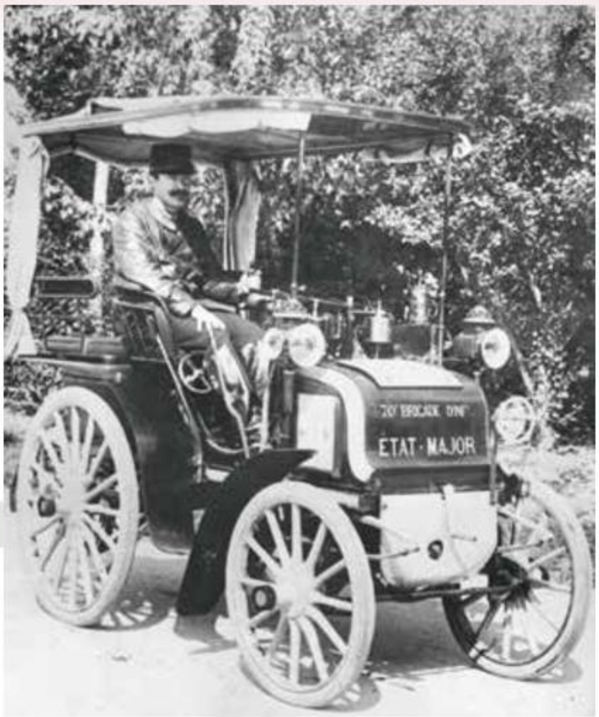
1897-1918 Panhard
SOUS LES DRAPEAUX

François Vauvillier

En titre.
La camionnette 1500 kg K 14 est le châssis d'utilitaire le plus produit par Panhard durant la Grande Guerre. Ici, la 50413 appartient à un détachement téléphonique du 6e génie.
(Coll. Guillaume Couturier)

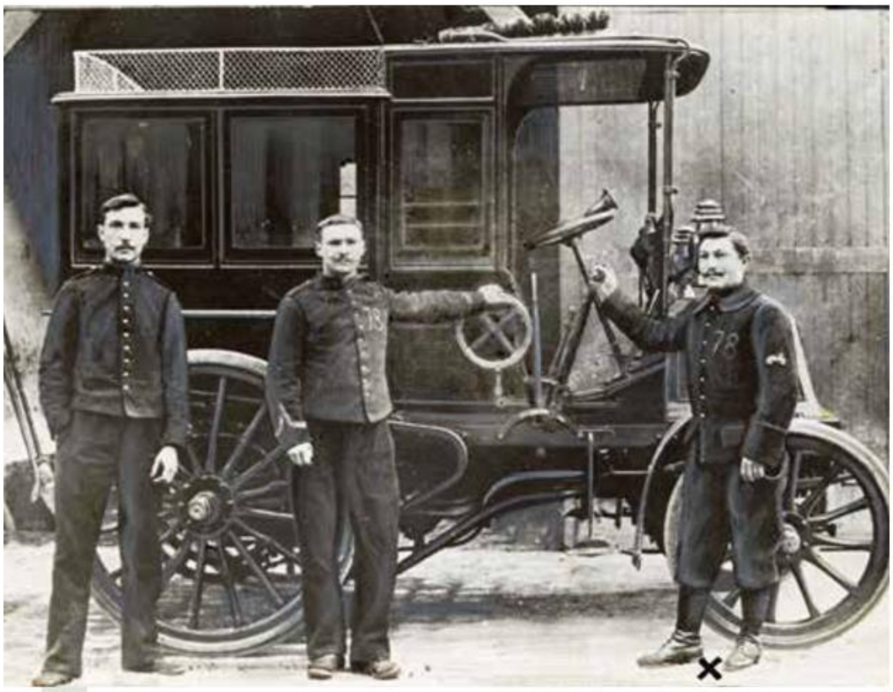
Doyenne de l'automobile française selon l'expression consacrée, la société Panhard & Levassor construit son premier véhicule à moteur à essence en 1890. Il n'est donc pas étonnant qu'elle figure parmi les tous premiers fournisseurs de l'armée française en la matière. Bref passage en revue de ses vingt premières années de service.

L'aventure militaire de Panhard & Levassor débute tôt, aux grandes maneuvres de **1897** *(➠ détails ci-contre)*. Il ne s'agit alors que d'une opportunité, une première expérience sans frais, afin d'estimer les services que pourrait rendre une automobile légère pour les liaisons d'état-major. Expérience concluante, immédiatement suivie d'un essai en grand conduit à la mi-octobre 1897 : neuf voitures, de cinq constructeurs différents, y participent. Panhard s'y trouve en force avec quatre véhicules et il décroche, un an et demi plus tard, sa toute première commande du ministère de



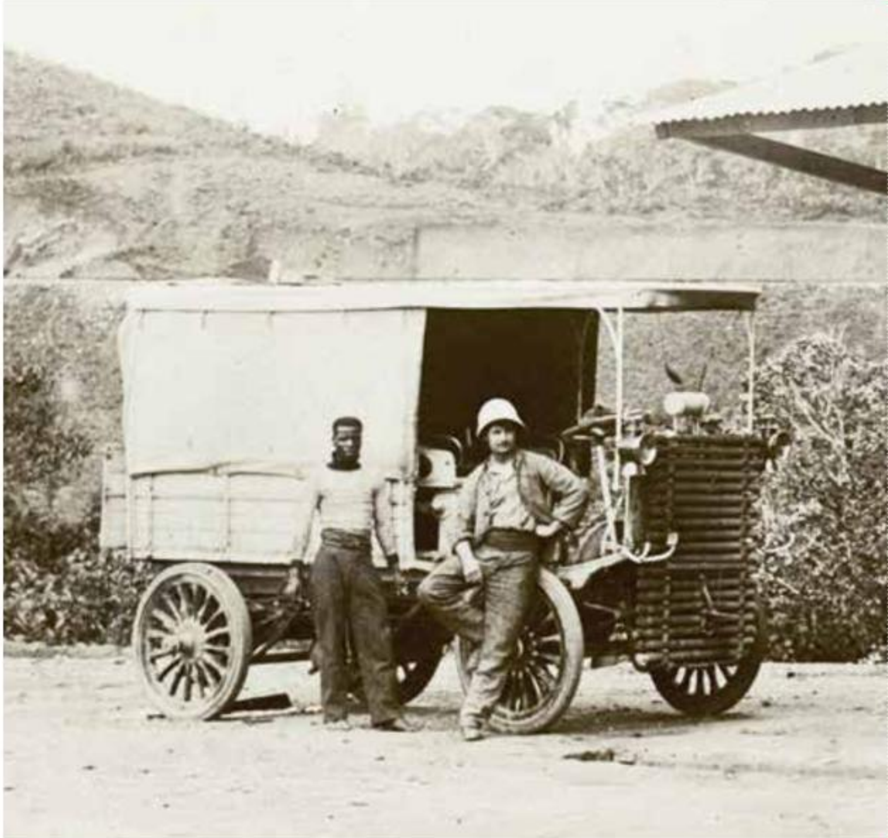
Aux grandes manœuvres 1897 du Sud-Ouest, le réserviste Joseph Journu est autorisé à effectuer sa période avec sa propre automobile, une Panhard & Levassor qui reçoit à cette occasion les marques de la 70e brigade (35e division, 18e corps). Elle n'en demeure pas moins civile.
(Doc. constructeur)

PANHARD SOUS



1899 *« Antoine Courtinat* (croix), *chauffeur du roi d'Espagne avec la première voiture de l'armée »*, **indique la légende d'époque de ce cliché pris en 1903 à Vincennes. De fait, cet OMNIBUS LÉGER (deux places à l'avant, quatre à l'arrière) est le premier véhicule Panhard à avoir été acheté par le ministère de la Guerre, dès 1899. Le constructeur présentera à l'Exposition universelle de 1900 un modèle analogue, toutefois sans protection vitrée sur le côté du siège conducteur.** *(Cliché de presse retouché d'époque, coll. François Vauvillier)*

1902 **Premier cas d'emploi connu d'un camion Panhard & Levassor dans le cadre de l'armée française, un PLATEAU RIDELLES (*TARE 2400, CHARGE 2000*) de la marque participe en septembre 1902 aux grandes manœuvres du Sud-Ouest, en compagnie d'un fourgon de livraison Delahaye. Les roues arrière du Panhard sont à cerclage de fer.** *(Coll. François Vauvillier)*



1904 **Quatre des camionnettes des TROUPES COLONIALES DE MADAGASCAR sont visibles sur cette rare photographie du tout début du XXe siècle prise au 7e RA colonial. La banquette démontée, les dossiers latéraux en nombre irrégulier et les rideaux latéraux roulés ou baissés illustrent le caractère transformable de ces utilitaires légers. Ont-ils atteint, voire dépassé, le nombre de 14, comme le numéro arboré par l'un deux le suggère ? Toujours est-il que ce véhicule figure comme « *voiture coloniale pour transports de voyageurs et bagages* » dans le catalogue Panhard de 1904, où il est présenté aménagé en break avec sept bigors à son bord.** *(Coll. François Vauvillier)*

la Guerre (6 avril 1899), pour la direction d'artillerie de Vincennes : un **omnibus** 12CV *(➠ photo ci-dessus)*.

En **1904**, c'est au tour de deux « tourisme» Panhard d'entrer sous les drapeaux : un **landaulet** 15CV affecté au gouverneur militaire de Paris et un **double phaéton** 24CV qui serait sans doute demeuré obscur s'il n'avait croisé la route du coureur automobile La Touloubre, alias le capitaine Genty *(➠ page 10)*.

Cependant, ces achats demeurent anecdotiques, l'essentiel du parc de voitures de tourisme devant être fourni à l'armée, le moment venu, par la réquisition.[1] Ainsi, avant août 1914, seules 25 automobiles de cette catégorie appartiennent en propre à l'armée. Mais à tout seigneur tout honneur : le ministre de la Guerre rend justice à Panhard en roulant, depuis 1913, à bord d'une 16 HP[2] sans soupapes sortie de l'usine de l'avenue d'Ivry.

Avant 1914, quelques dizaines de véhicules militaires Panhard, de divers types

Des utilitaires en nombre croissant

De façon plus marquante, c'est du côté des véhicules utilitaires et industriels en emploi militaire que nous allons tourner à présent nos regards.

En **1900**, pour la première fois, huit poids lourds, dont deux «*camions à pétrole Panhard & Levassor*» de location, participent en septembre aux manœuvres de Beauce. Et, en 1902, un camion à plateau ridelles de l'avenue d'Ivry est à nouveau présent aux grandes manœuvres.[3]

À la même époque mais à l'autre bout du monde, le général Gallieni, gouverneur général de **Madagascar** de 1896 à 1905, choisit Panhard & Levassor pour doter la grande île de véhicules automobiles : une « tapissière » (voiture de tourisme entièrement ouverte avec toit parasol) qu'il conduit lui-même dès 1901 et divers petits utilitaires dont plusieurs à ridelles *(➠ cliché ci-dessus)* autorisant, selon leur aménagement propre, le transport de personnel ou de matériel. Ces véhicules peints en couleur très claire semblent être les premières camionnettes achetées en série pour l'armée, en l'occurrence les troupes coloniales, sur le budget des Colonies.

En métropole, la première série notable de commandes concerne des «**ambulances**».[4] En avril **1907**, le gouvernement militaire de Paris prend livraison de trois 18HP type **J**, châssis tourisme carrossés en voiture d'ambulance par Breteau. Se

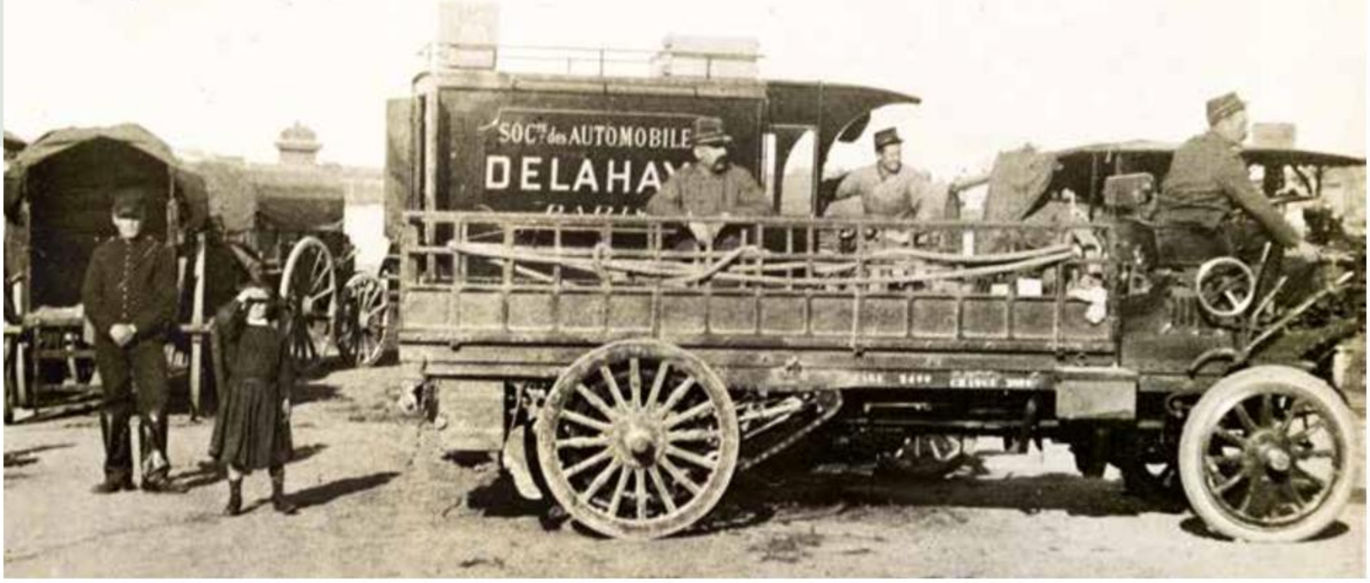
NOTES

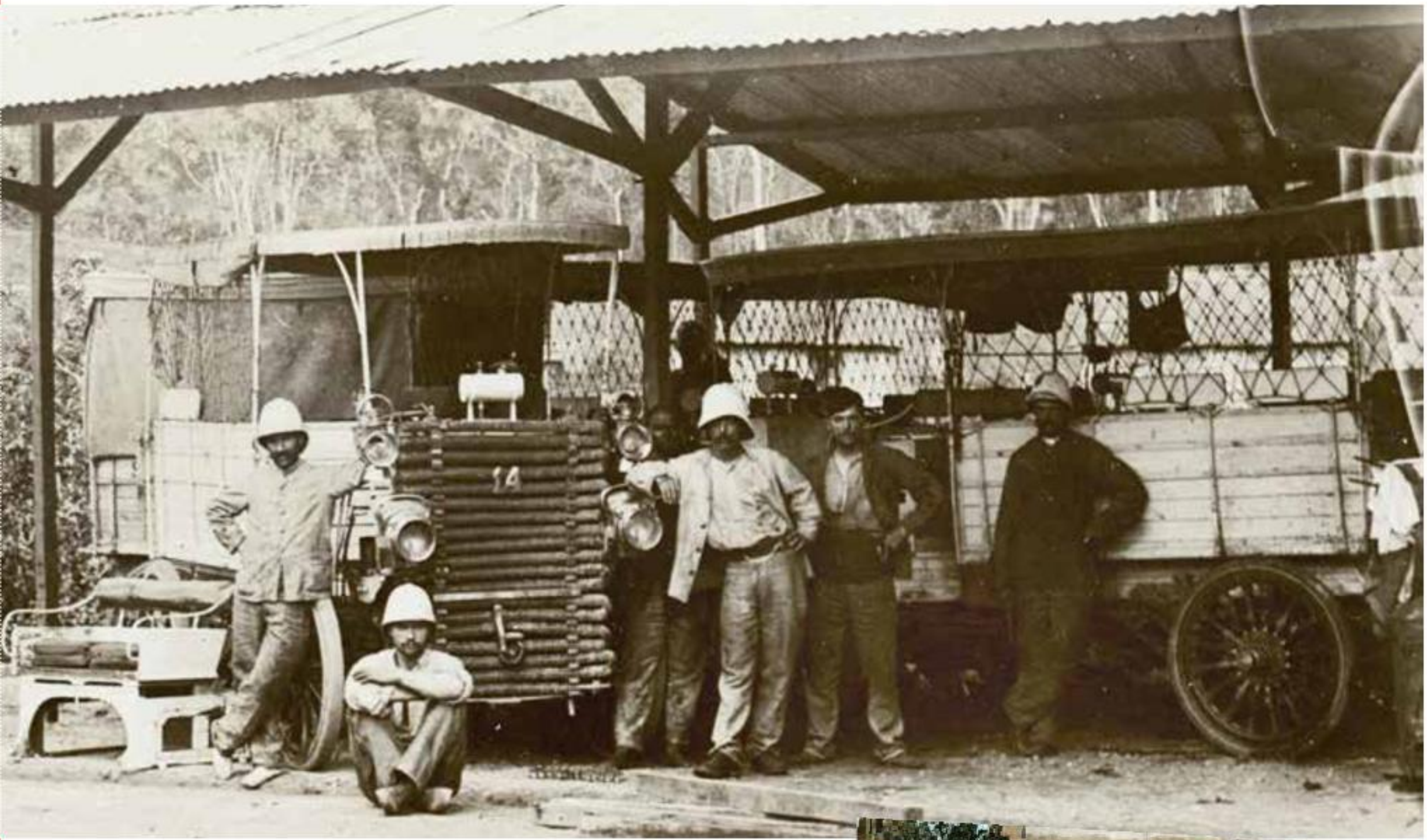
[1] ➠ GBM 95 pour tous détails sur les voitures de liaison.

[2] *Horse Power*, désignation adoptée par Panhard en 1907, à la place de *cheval vapeur* (CV) jusqu'alors employée.

[3] Ce camion *(➠ cliché du haut de la page)* est le même, sous une livrée différente, que celui figurant sur une photographie bien connue, employé comme fourragère au sein d'un régiment de hussards.

[4] Ainsi notée chez Panhard. Le terme rigoureux à cette époque est «*voiture d'ambulance* » *(➠ étude d'ensemble dans GBM 106 et 107)*.



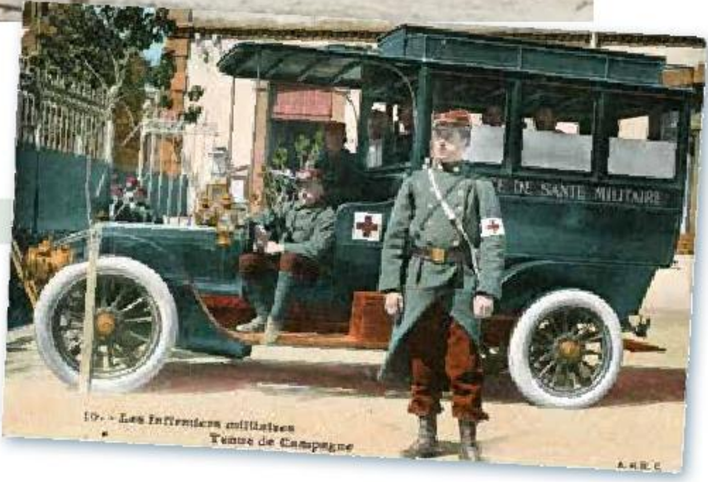


succèdent, avec la même motorisation (4-cylindres 100 x130 de 4 084 cm^3) et toujours à transmission par chaînes mais sur châssis utilitaire, les « *ambulances* » 18HP types **K** (cinq en 1908) puis **U 6** (une en janvier 1910, deux à la fin 1912 et sept en 1913). Enfin, de mars à décembre 1914 sera livrée une ultime série de 14 « *ambulances 18HP* » **U 9** à carrosserie Breteau (moteur sans soupapes 4-cylindres 100 x140 K4F de 4 398 cm^3).

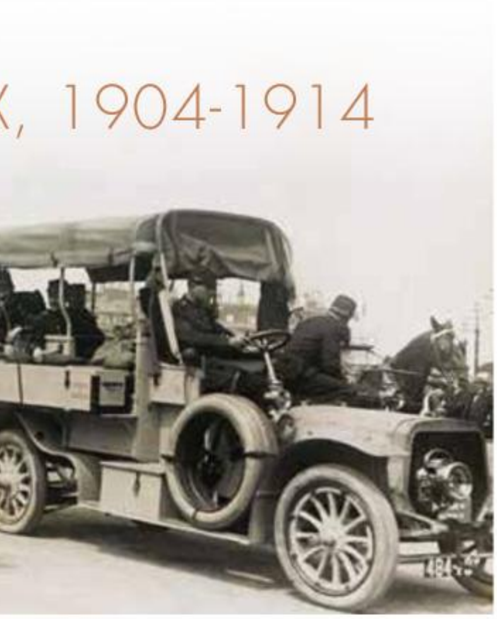
En matière d'utilitaires légers, les autres commandes notables passées avant-guerre chez Panhard par le ministère de la Guerre concernent l'aviation. En **1912**, le constructeur de l'avenue d'Ivry est l'un des fournisseurs initiaux de **tracteurs d'escadrilles** (➠ *étude d'en-*

1907-14

En majorité, les types successifs de VOITURES D'AMBULANCE 18 HP Panhard d'avant-guerre présentent cette apparence, avec de subtiles différences au fil des ans. Il existe toutefois aussi un modèle à carrosserie ouverte — probablement le plus précoce — qui se distingue également par sa monte arrière jumelée. *(Coll. François Vauvillier)*

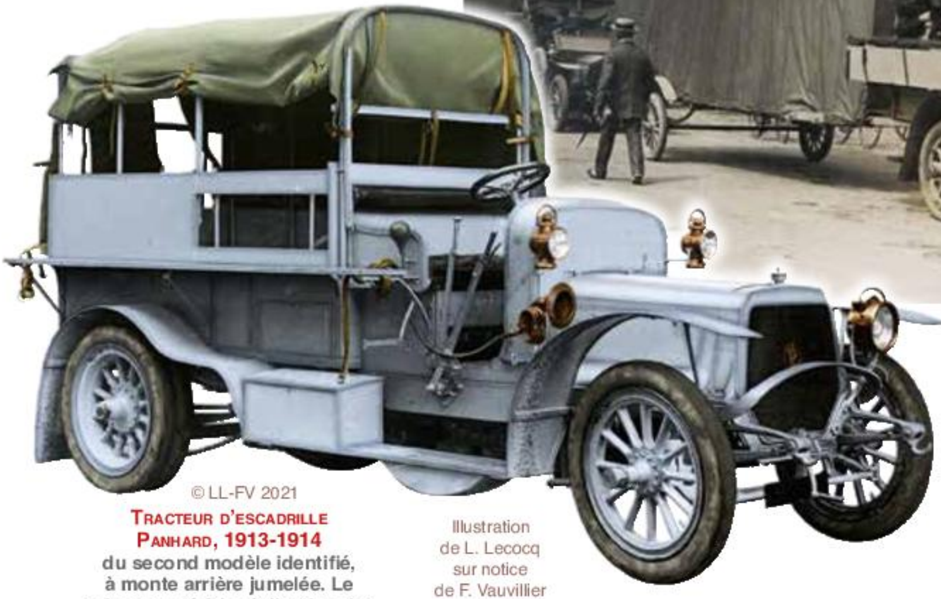


PANHARD SOUS LES DRAPEAUX, 1904-1914



1912

Le premier modèle de TRACTEUR D'ESCADRILLE dans l'exercice de sa fonction : traîner un avion, ici démonté sur sa remorque spéciale bâchée. *(Coll. Guillaume Couturier)*



© LL-FV 2021

TRACTEUR D'ESCADRILLE PANHARD, 1913-1914

du second modèle identifié, à monte arrière jumelée. Le soin apporté à la réalisation des premiers véhicules militaires se traduit ici par la plaque en fonte fixée sous la calandre et arborant la mention *AVIATION MILITAIRE* en relief. Le type Mines de ces tracteurs d'escadrille n'a pas, à ce jour, pu être recoupé avec les chiffres d'ensemble de production de l'usine Panhard retrouvés par Bernard Vermeylen dans son ouvrage de référence *(page 24)*.

Illustration de L. Lecocq sur notice de F. Vauvillier

semble dans GBM 101) dont il livre, avant-guerre, au moins deux modèles successifs, chacun probablement à six exemplaires, quantité correspondant à la dotation d'une escadrille de six avions :

— le premier modèle (1912) est à monte simple arrière et carrosserie assez étroite *(➠ photographie en haut à droite)*. L'escadrille qui en est dotée participera notamment aux grandes manœuvres de Touraine de septembre 1912 ;

— le second modèle (1913), présenté en couleurs ci-contre, *s*e distingue par sa monte arrière jumelée, son grand auvent en arrière du capot, sa lame de protection de radiateur et une largeur de caisse supérieure.

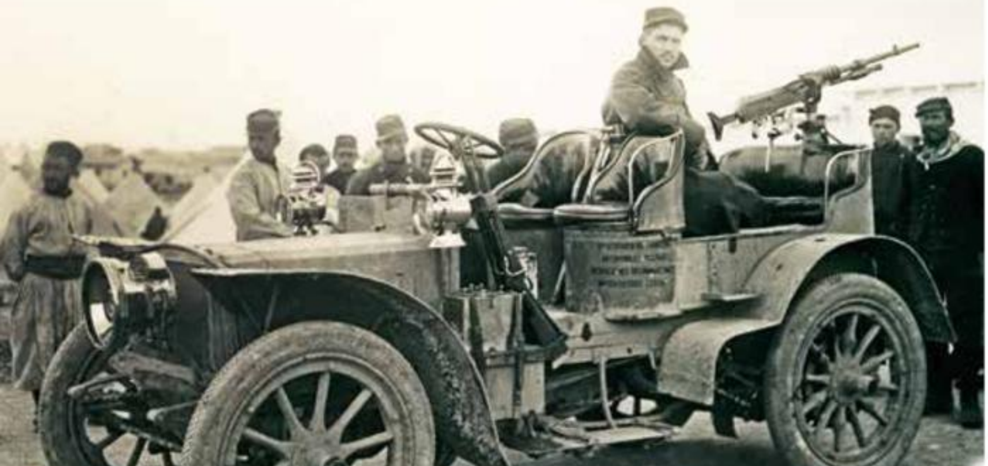
Durant la Grande Guerre, de nouveaux types de tracteurs d'escadrilles seront livrés par Panhard, sur châssis **X25** renforcé puis **K14** *(➠ pages 12 et 14)*, tandis que de plus grandes quantités de voitures pour blessés, de multiples types, verront le jour *(➠ page 13)*. Mais n'anticipons pas.

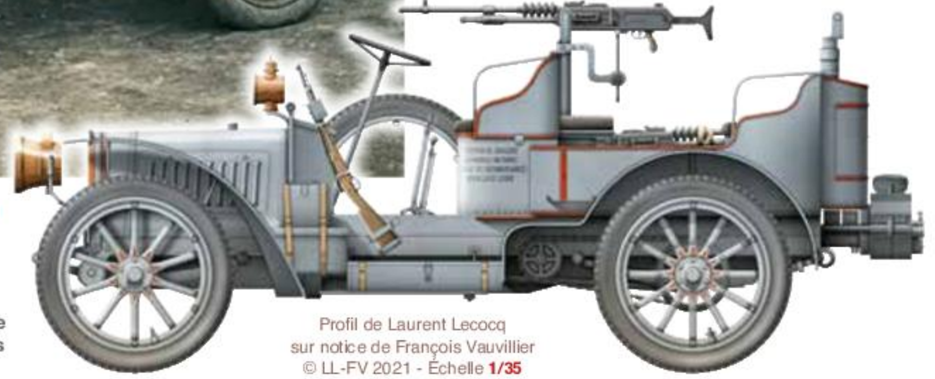
LES PREMIÈRES AUTOMITRAILLEUSES

En **1904**, une Panhard 24HP, haute sur roues et courte (longueur totale 3,40 m), est achetée par l'armée à titre de « *voiture rapide de reconnaissance* ». Confiée au capitaine **Genty**, elle participe, non encore armée, aux manœuvres de l'Est en 1904 avec la 8e DC (division de cavalerie) et à celles de l'Ouest en 1905 avec la 1re DC. Légère et apte au terrain varié, elle recueille l'assentiment général.

À l'issue des manœuvres de septembre 1905, le capitaine Genty obtient l'autorisation d'y installer une mitrailleuse. Sa réalisation initiale consiste dans le montage de deux supports (*chandeliers*) permettant le tir vers l'avant ou vers l'arrière et d'un siège pivotant pour le tireur. L'approvisionnement est de 2 160 cartouches. La **Panhard-Genty** servira en France (1906-1907) puis au Maroc.

En 1908, le général Bailloud (19e corps d'Algérie, engagé sur les confins algéro-marocains) demande deux autres voitures de même rôle. Or l'ouverture à un appel d'offres

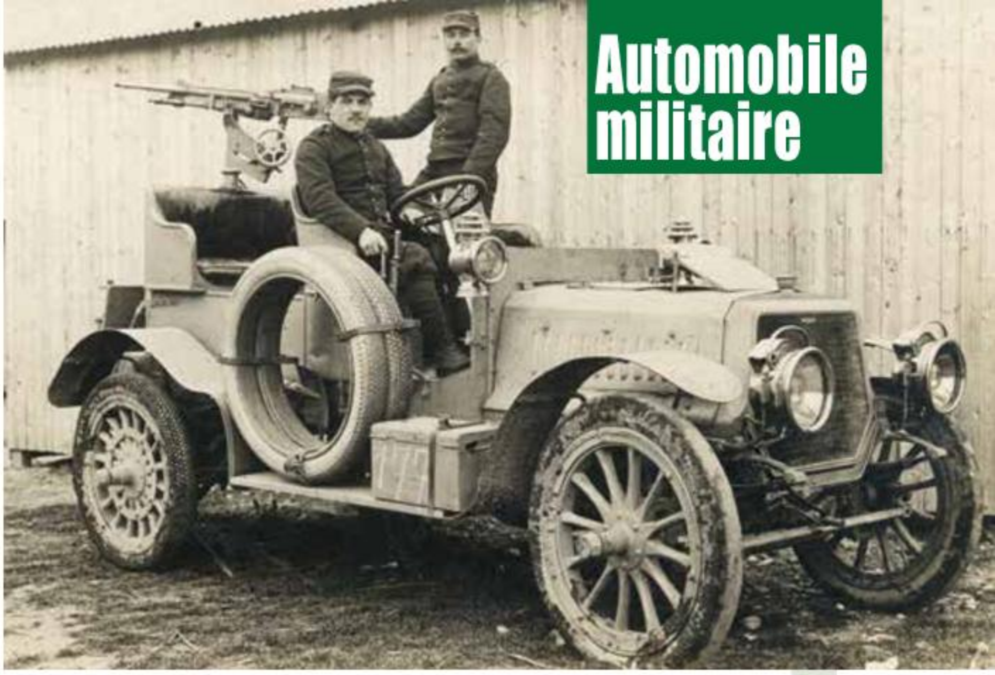




AUTOMITRAILLEUSE PANHARD-GENTY 24 HP, 1907-08

Notre profil représente la voiture au moment de son embarquement à Marseille en décembre 1907 à destination d'Oran puis du Maroc. Une mitrailleuse de rechange a été ajoutée à cette occasion. *Ci-dessus,* bien aguerrie, la même voiture a été immortalisée début 1908 après ses premières semaines de baroud au Maroc.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle **1/35**



Une automitrailleuse 25 HP **K** (type livré au total à 11 ex. de 1911 à 1913), photographiée au **Maroc** le 8 mars 1913. Ici, l'armement surprend : usuellement, c'est la Hotchkiss qui est choisie pour le service outre-mer, tandis que la mitrailleuse Saint-Étienne modèle 1907 T ici visible est réglementaire en métropole. *(Coll. François Vauvillier)*

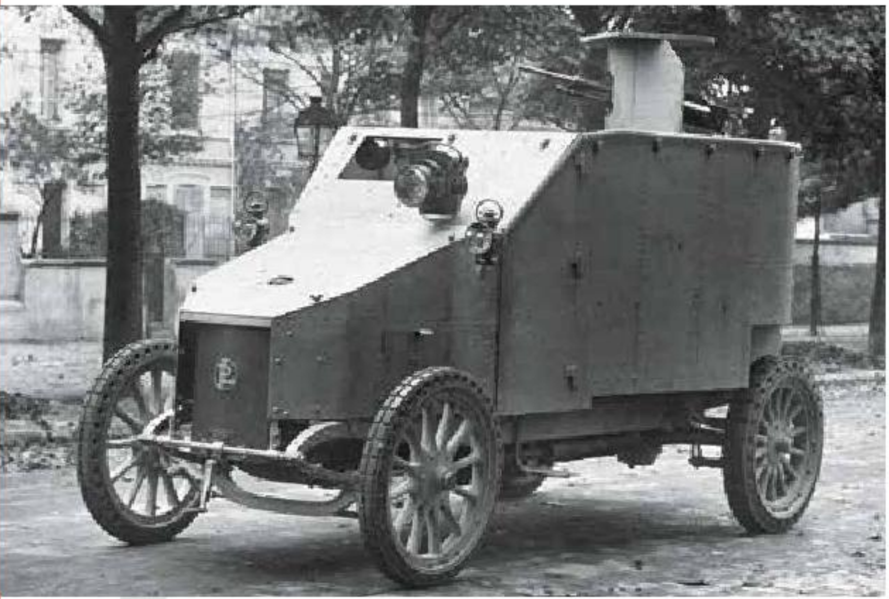
et la règle de la préférence au moins-disant conduit au choix de voitures Clément-Bayard très insatisfaisantes. D'autres de la même marque, grandement améliorées — à vrai dire calquées sur la Panhard-Genty — seront livrées en 1910. Mais les troupes opérant au Maroc ne s'en laissent pas compter et réclament des Panhard.

C'est ainsi qu'un an plus tard, sur un marché de gré à gré, le constructeur de l'avenue d'Ivry obtient la commande de trois nouvelles voitures, qui seront livrées en mai-juin 1911 pour être mises en service au Maroc, à temps pour la délivrance de Fès assiégée. Deux autres identiques suivront en 1912, puis six nouvelles en août 1913. Ces 11 automitrailleuses, type **K**, ont le même moteur T4I, un 4-cylindres 110x140 de 5 322 cm^3,[5] la transmission par chaîne et la carrosserie en double phaëton. L'on sait par ailleurs que Panhard réalise, pour le Maroc, en 1913, les «*voitures spéciales 103*» et «*105*» mais la corrélation entre ces modèles et les photographies n'est pas formellement établie.

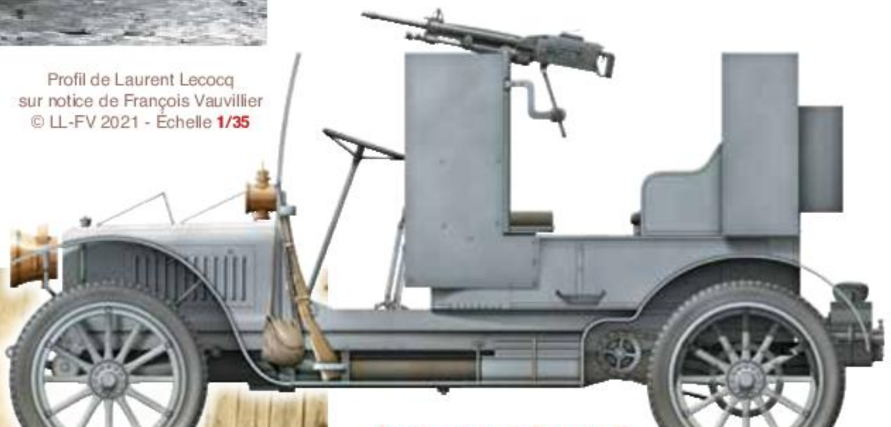
En juillet 1914, Panhard livre encore deux automitrailleuses à transmission par chaînes, le type **Y** muni d'un moteur 20 HP plus puissant (V6F 6-cylindres 100x140 de 6 597 cm^3) sur laquelle nous ne disposons d'aucune autre information sûre.

---

[5] La Panhard-Genty 24 HP initiale (châssis type **H** ou **F** de 1904) avait le moteur O4I de mêmes cotes, même cylindrée.

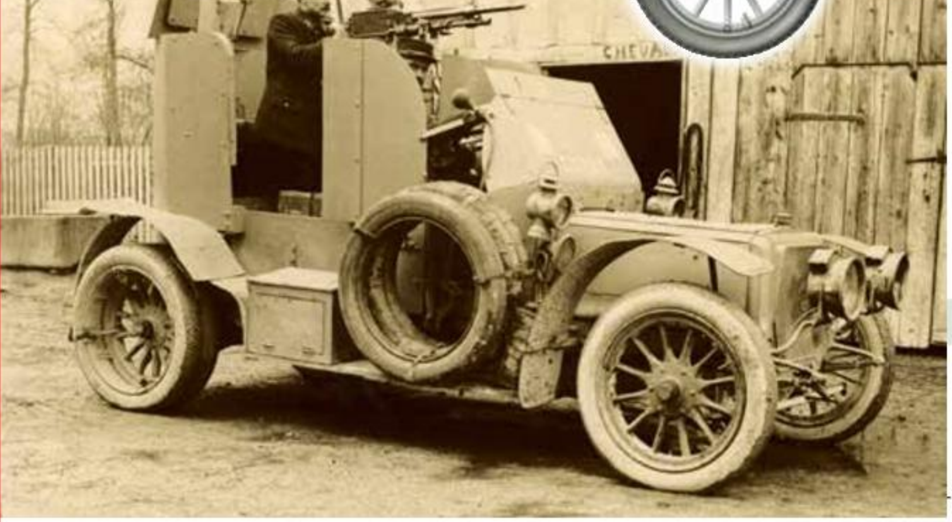


Échappant à la série cassique des automitrailleuses de la filiation du capitaine Genty, cette mystérieuse voiture blindée n'est connue que par une série de clichés d'usine. Sa petite taille et sa transmission par cardan font voir en elle l'automitrailleuse 20 HP **X14** (châssis tourisme) à moteur K4F sans soupapes 100x140 de 4398 cm^3, sortie en 1912 à un unique exemplaire. Aucun autre élément à son sujet n'a été retrouvé à ce jour. *(Coll. Guy François)*



Profil de Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/35**

Automitrailleuse Panhard K, front de France, automne 1914
Ce profil estimatif est basé sur la photographie connue d'une AM à roues jumelées arrière, livrée en 1913 à quelques exemplaires pour le Maroc, qui pourrait être la « *voiture spéciale 103* ». Les circonstances de la présence de ce modèle en France demeurent à élucider mais, quoi qu'il en soit, le voici affecté aux armées après avoir reçu un blindage sommaire type Vincennes.



Inédite, cette photographie de *La Foudre*, voiture 33181 appartenant à l'état-major de la 3e division de cavalerie, interpelle : blindage plus enveloppant, jumelage de fortune des roues arrière, ailes simplifiées, absence de crevés sur les flancs de capot (ce dernier détail apparaît aussi sur le modèle d'AM, non présenté ici, que nous supposons être la « *voiture spéciale 105* »). Nous pourrions être en présence du type **Y**. *(Coll. François Vauvillier)*

VOITURES DE LIAISON ET UTILITAIRES LÉGERS, 1914-18

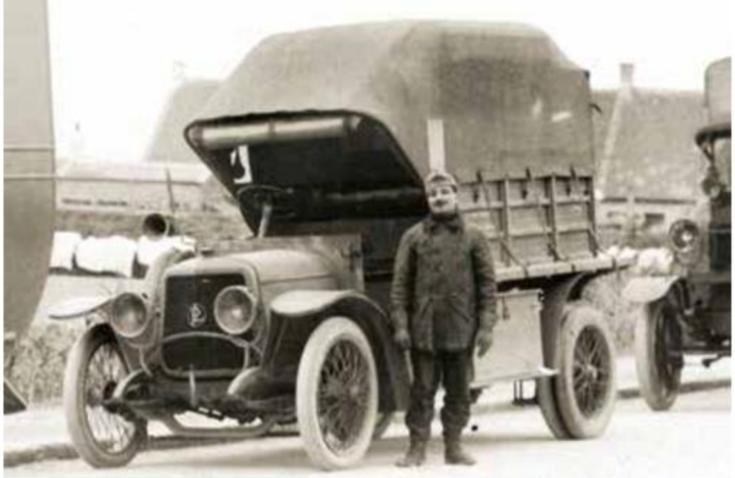
La Grande Guerre voit un accroissement pyramidal du parc automobile militaire et Panhard y contribue à proportion de ses moyens de production : environ 6000 châssis livrés aux armées durant les hostilités, en grande majorité des châssis tourisme ou utilitaires légers. Dans ces deux catégories, les tableaux ci-dessous et pages 15-16 en donnent la mesure précise :[6]

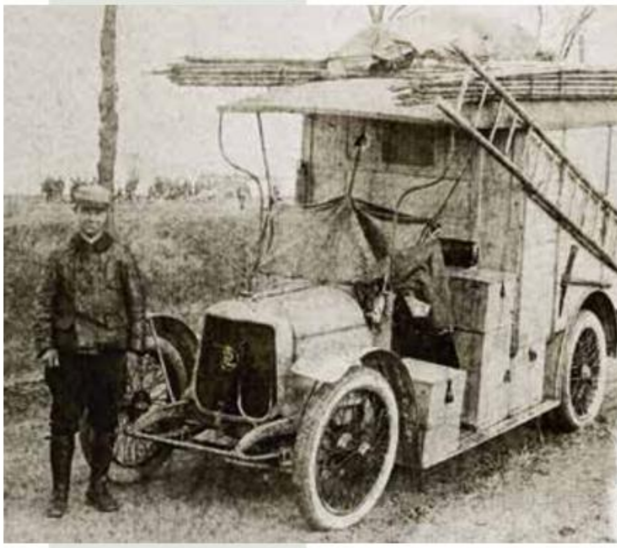
Principaux châssis tourisme *(export non compris)*

Type	*Période de production*						*Total*
	1914	*1915*	*1916*	*1917*	*1918*	*1919*	
X19	650	239	88	38	13	268	1 296
X21[A]	186	6	—	—	—	—	192
X22	53	13	1	—	—	—	67 Sport
X23	159	43	2	—	—	—	204
X24	11	2	11	36	3	3	66
X25	390	272	143	—	1	—	806
X26	1	103	349	774	439	352	2018
X29[B]	—	—	—	91	—	11	102

A. L'éphémère **X20** n'est produite que d'avril 1913 à avril 1914.

B. Les **X27** *(1915)*, **X28** *(1916)*, et **X30** *(1917)*, restent des prototypes.





Deux types de véhicules militaires peu courants, construits sur châssis tourisme 12HP **X25** renforcé à roues arrière jumelées. *En haut*, un **TRACTEUR D'ESCADRILLE** en service en 1916-1917 à la C74, escadrille franco-belge dotée de Caudron. *Ci-dessus*, une **VOITURE TÉLÉPHONIQUE LÉGÈRE** carrossée en fourgon. *(Coll. François Vauvillier et Alain Alvarez)*

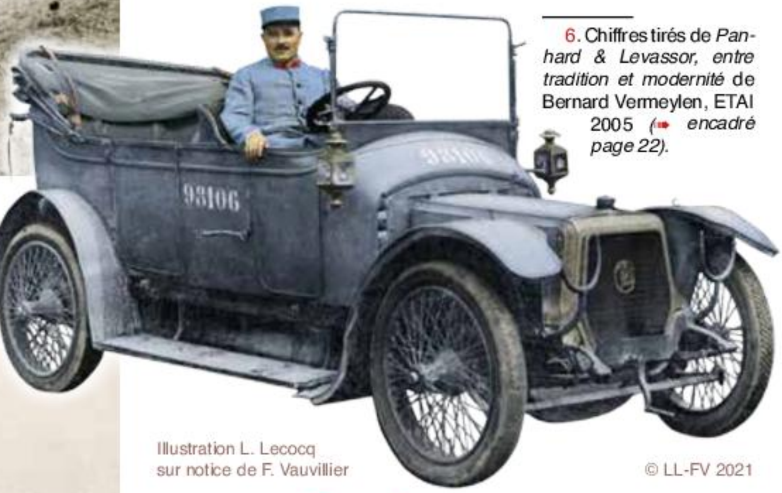


Illustration L. Lecocq
sur notice de F. Vauvillier

© LL-FV 2021

TORPÉDO PANHARD DE RÉQUISITION

Sur les voitures, la calandre plate en hexagone irrégulier, née en 1903, cesse d'être produite peu avant la guerre au profit de la calandre en coupe-vent. Entré dans l'armée par voie de réquisition, ce torpédo sera réimmatriculé 98 106 au début de 1916.

SERVICE POSTAL

Le châssis tourisme léger 10 HP **X19** à roues arrière simples est présent à des centaines d'exemplaires aux armées durant la Grande Guerre, principalement à titre de voiture de liaison mais aussi sous la forme de 100 **VOITURES POSTALES** commandées en novembre 1914 (➠ *article détaillé dans GBM 131*). Celle-ci, affectée à la 10e division de cavalerie, semble toutefois être une simple voiture de livraison réquisitionnée. Un officier payeur est venu inspecter l'accident dont elle vient d'être victime. *(Coll. F. Vauvillier)*

Les PRINCIPAUX CHÂSSIS TOURISME, UTILITAIRES LÉGERS ET CAMIONNETTES PANHARD de la Grande Guerre

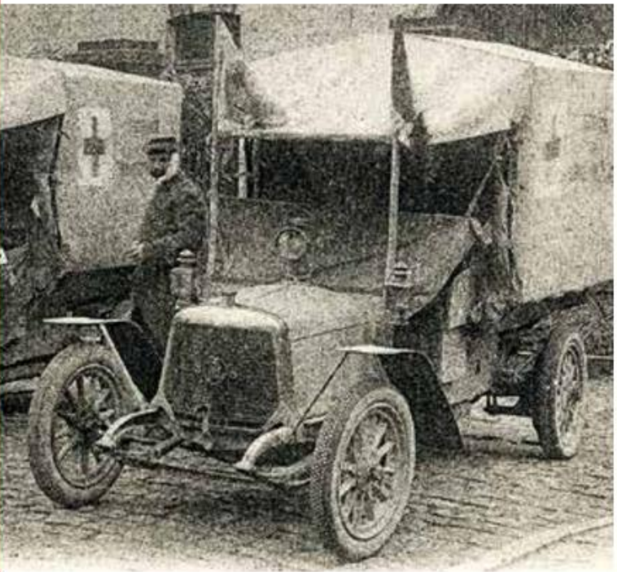
D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, croisé avec les recherches de B. Vermeylen. Données parfois contradictoires.

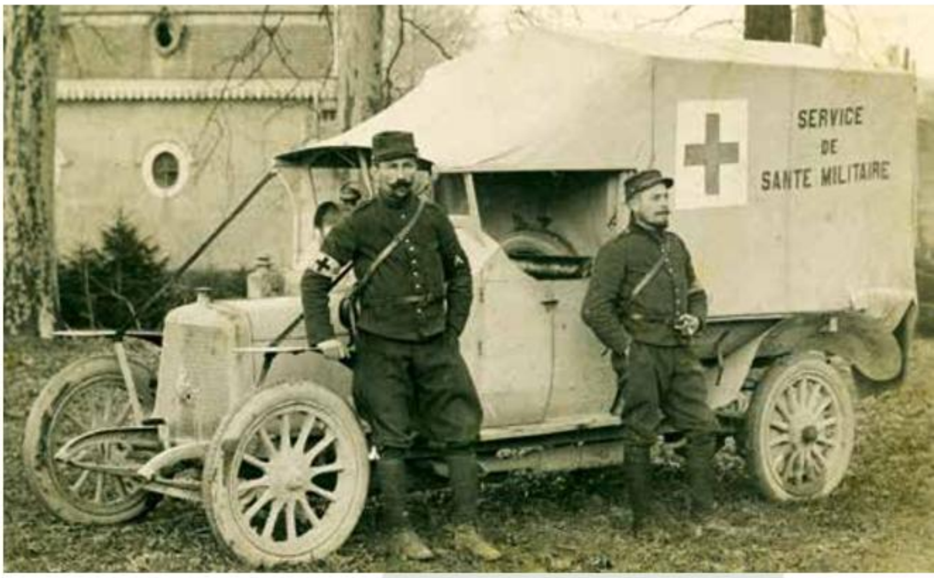
Type	*Puiss. fiscale*	*Moteur*		*Alésage x course*	*Cylindrée en cm³*	*Régime normal*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de fabrication*	*Empattement*	*Dim. des pneus (en mm)* avant simples	arrière simples[2]	*Remarques*
X19	10 HP	SU4D	4 cyl.	70x140	2155	1000 tr/mn	1300 kg	**4 pl.**	1912-21	2,892 m	760x90	760x90	
X21	15 HP	SK4E	4 cyl.	80x130	2614	1000 tr/mn	1500 kg	**6 pl.**	1913-15	3,125 m[1]	820x120	820x120	sans soupape
X22	20 HP	SBK4F	4 cyl.	105x140	4849	1000 tr/mn	1300 kg	**6 pl.**	1913-17	3,415 m	820x120	820x120	sans soupape
X23	20 HP	SK4F	4 cyl.	105x140	4849	1000 tr/mn	.... kg	**.. pl.**	1913-16	.... m	.... x	.... x	sans soupape
X24	35 HP	SK4I	4 cyl.	125x150	7363	1000 tr/mn	1900 kg	**6 pl.**	1913-19	3,572 m	895x135	895x135 jum.	sans soupape
X25	12 HP	SU4E	4 cyl.	80x140	2815	1000 tr/mn	1400 kg	**6 pl.**	1914-18	3,225 m	815x105	815x105[3]	
X26	16 HP	SK4E[2]	4 cyl.	85x140	3178	1000 tr/mn	1500 kg	**6 pl.**	1914-21	3,275 m	820x120	820x120	sans soupape
X29	20 HP	SK4F	4 cyl.	105x140	4849	1000 tr/mn	1800 kg	**6 pl.**	1917-22	3,475 m	880x120	880x120	sans soupape
K14	12 HP	SU4E	4 cyl.	80x140	2815	1000 tr/mn	1650 kg	**1500 kg**	1914-21	3,245 m	880x120	880x120 jum.	

1. Ou 3,275 m. 2. ou jumelés (jum.) si précisé. 3. Jumelés dans les versions utilitaires à châssis renforcé de la X25.

---

[6] Chiffres tirés de *Panhard & Levassor, entre tradition et modernité* de Bernard Vermeylen, ETAI 2005 (➠ *encadré page 22*).





En décembre 1913 débute la livraison d'une série de 40 « *ambulances 15 HP* » sur châssis léger **X21** à moteur sans soupapes. Ceci pourrait expliquer le logo PL-SS visible à l'avant des sanitaires légères **Panhard-Lemaître** mises en œuvre par l'Union des femmes de France dès 1914 *(ci-dessus à gauche)*. Mais en majorité, les sanitaires légères construites suivant le type conçu par le docteur Lemaître *(➠ GBM 106 page 26)* le sont sur des châssis tourisme **X25** à monte arrière simple. L'une d'elles *(ci-dessus)* a été photographiée à Hesdin (Pas-de-Calais) le 4 février 1915. *(Coll. François Vauvillier)*

Une partie, difficile à quantifier, des châssis tourisme listés plus haut recevra diverses carrosseries utilitaires — surtout des caisses sanitaires —dont nos photographies donnent une idée. Toutefois, les archives Panhard précisent, pour certaines quantités de châssis de même type Mines, leur destination utilitaire *(chiffres s'ajoutant aux précédents)* :

Utilitaires divers sur châssis tourisme *(aucun export)*

Type	*Période de production*						*Total*
	1914	*1915*	*1916*	*1917*	*1918*	*1919*	
X19	118	12	—	63	—	47	240 divers
X21	40	—	—	—	—	—	40 v. sanit.
X25	60	40	—	—	—	—	100 v. sanit.
idem	6	186	—	—	—	—	192 camions [A]

[A]. Dont 3 châssis, 4 fourgons (1914) et 6 « *voitures spéciales* » (1915).

Le châssis **X25** mérite un commentaire particulier : arrêté en 1915 dans sa version utilitaire (suspension renforcée, monte arrière jumelée), il cède la place à son proche dérivé disposant de la même motorisation, le châssis **K14** présenté page suivante.

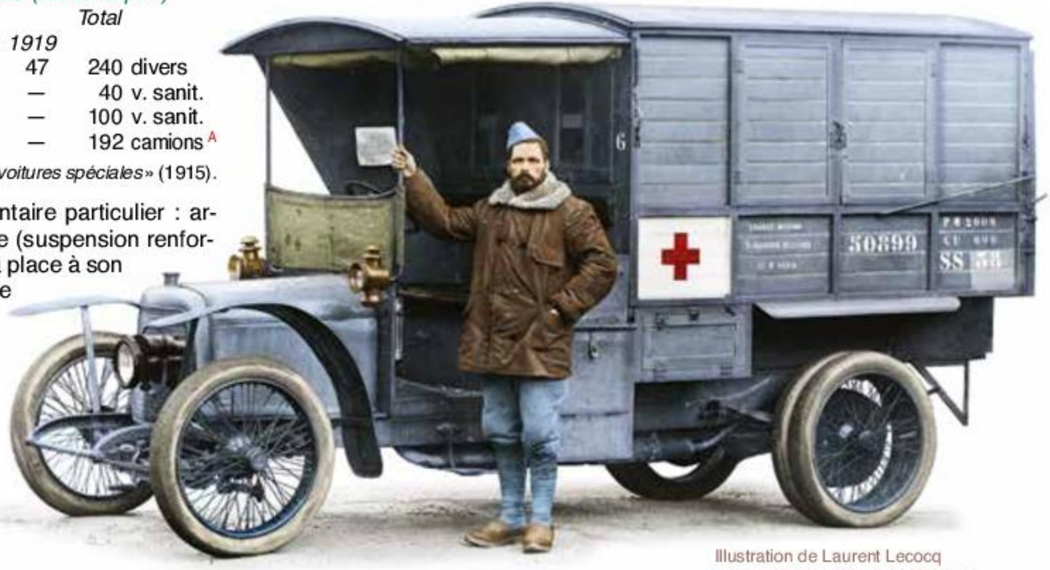


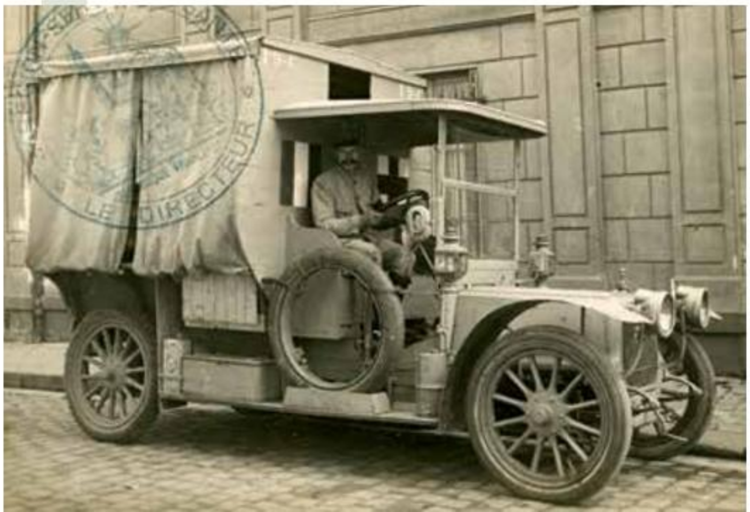
Illustration de Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier © LL-FV 2021

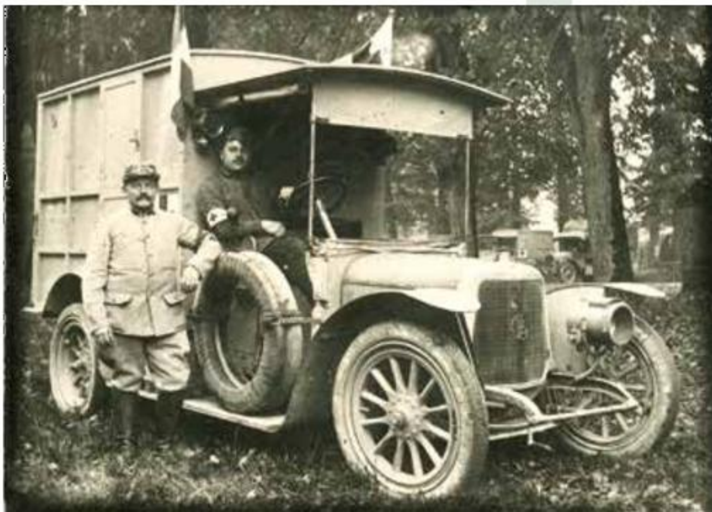
Voiture sanitaire Panhard X25

« *Le départ pour le service* », note ce conducteur anonyme de la section sanitaire SS38 posant fièrement, en décembre 1915, devant sa Panhard 50 899, n° 6 de la section, montée sur roues fil RAF (roues amovibles françaises). La caisse sanitaire est du second type à « *charge maxima 5 blessés couchés ou 8 assis* ».

Nombre de voitures sanitaires du début de la guerre sont obtenues par la pose, sur une **voiture de tourisme issue de la réquisition**, d'une caisse à panneaux avant et arrière en bois en forme de coque de vaisseau (brancards transversaux) et flancs de toile. Ces voitures sanitaires sommaires, que l'on trouve sur des châssis de toutes marques, semblent avoir été réservées à la zone de l'intérieur. *(➠ fiche détaillée dans GBM 106 page 27)*, telle cette Panhard à calandre plate vue à Rouen. *(Coll. François Vauvillier)*

« *Liquereuil, 20 octobre 1915* » Cette autre **X25** a reçu des roues charonnées. Remarquons aussi la caisse sanitaire qui se distingue du modèle ci-dessus par sa ligne inférieure descendant plus bas. *(Coll. F. Vauvillier)*





PANHARD 1914-1918

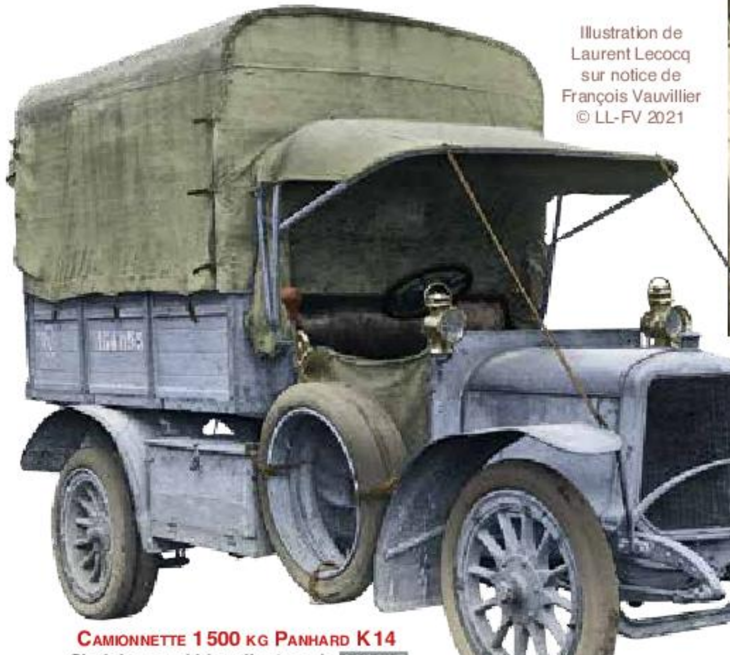
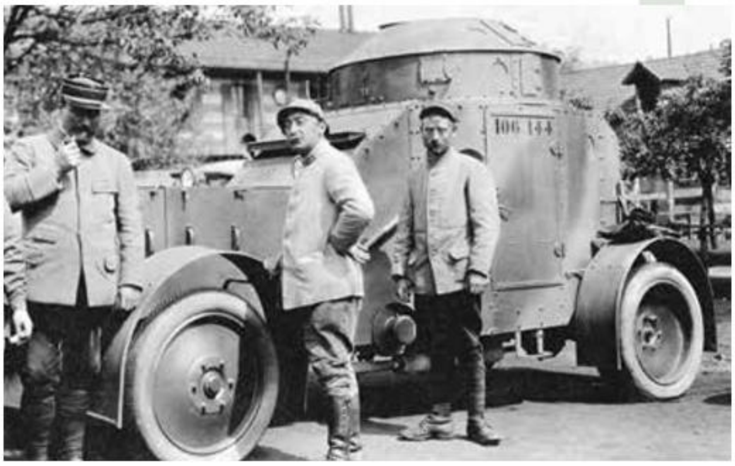


Illustration de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021

Camionnette 1 500 kg Panhard K14
Choisie parmi bien d'autres, la 164095 porte comme il se doit la marque «V» dans un cercle, identifiant le centre d'approvisionnement de matériel automobile (CAMA) de Vincennes, chargé de passer les commandes dans l'industrie, de réceptionner les véhicules et de les immatriculer.

Cette camionnette bâchée vue à Dommartin-sur-Yèvre en août 1918 est-elle une des dernières **X 25**, ou bien une **K14** ? Les deux modèles se succèdent sans différences flagrantes. *(Coll. François Vauvillier)*

Une curiosité : la caisse blindée **Ségur & Lorfeuvre**, qui donnera naissance à l'automitrailleuse White, reçoit au printemps 1916 un châssis de Panhard **K14** sur lequel a été monté un moteur plus puissant, un 16 HP 4-cyl. sans soupapes 90 x 140 de 3563 cm^3. Restée au stade d'exemplaire unique, cette automitrailleuse pesant 3 850 kg abrite quatre hommes, avec armement sous tourelle rehaussée. Les pneumatiques, sur roues disque, sont protégés par des ailes blindées descendant très bas. *(Coll. François Vauvillier)*



La camionnette **K14** est le véhicule utilitaire Panhard le plus produit durant la Grande Guerre. Sa caisse à ridelles bâchée est du modèle à quatre arceaux, conforme aux spécifications pour les camionnettes de 1500 kg. Après la Grande Guerre, sa fabrication sera poursuivie en petit nombre, pour le marché civil, jusqu'en septembre 1921 (124 ex. en 1920, 9 ex. en 1921).

Camionnettes et breaks sur châssis 12 HP 1 500 kg

Type	*Période de production*						*Total*
	1914	*1915*	*1916*	*1917*	*1918*	*1919*	
K14	—	131	335	382	81	45	974 cttes*
idem	—	61	—	—	—	—	61 breaks**
K17	—	—	—	—	1	—	1 prototype

* Plus 4 exportées *(1919)*. ** « *breaks tracteurs* » d'escadrilles.

LES POIDS LOURDS AUX CONCOURS ET AUX MANŒUVRES, 1908-1914

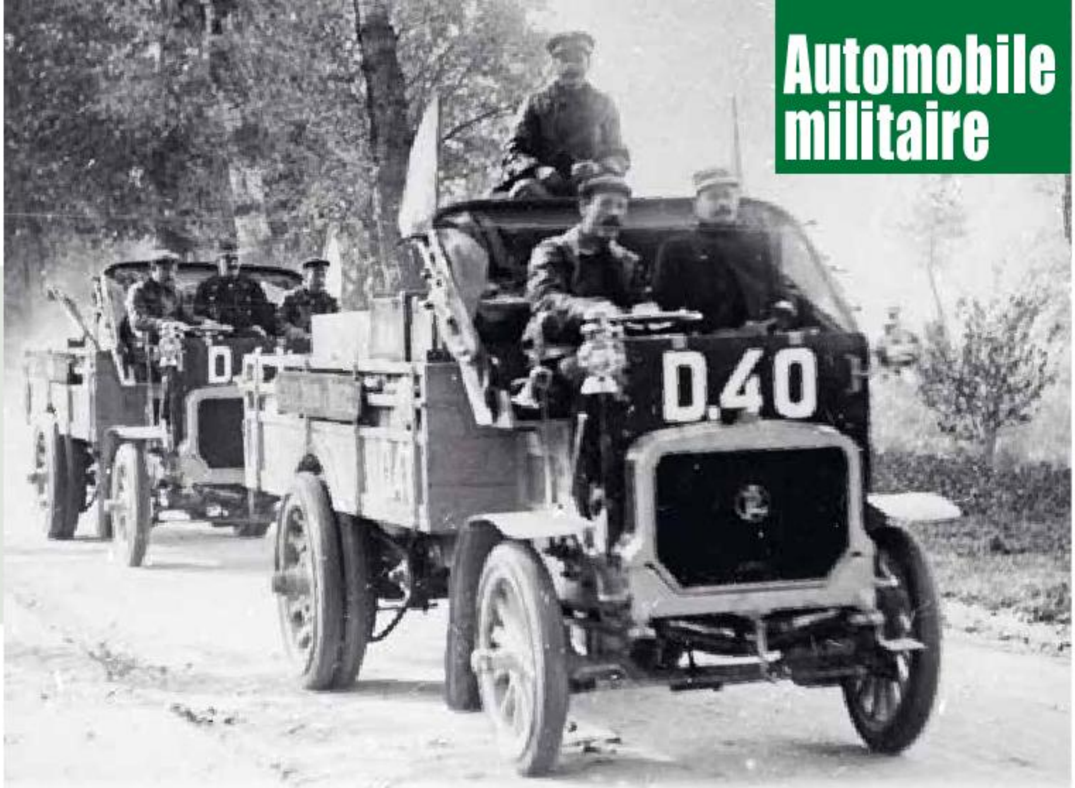
Nous avons laissé, page 8, la question des poids lourds Panhard & Levassor à sa naissance. Il est temps de reprendre le fil, autour de la préoccupation centrale du ministère de la Guerre, la mise en place des transports automobiles.

PANHARD & LEVASSOR 21

Le 15 HP type **K 21** du **concours de 1908**. Ce modèle sera le premier poids lourd Panhard à entrer sous les drapeaux, par achat d'au moins deux exemplaires. *(Le Génie civil n° 1357, 13 juin 1908)*

En **1907**, Panhard engage deux véhicules au concours de l'Automobile Club de France (ACF), organisé avec l'appui et sous le patronage du ministère de la Guerre. L'un d'eux, participant n° **13**, est un 10 HP (4033 kg de poids total) qui abandonne dès la première étape, le 20 mai. Le second, n° **34**, un véritable poids lourd 24 HP (5726 kg de poids total) mû par un 4-cylindres 110 x 140, se classe honorablement. S'il manque de peu le privilège de figurer parmi les cinq premiers du classement, achetés par l'armée,[7] il vaut à son constructeur, en juillet 1907, une prime de participation de 1 285 francs. Encouragement tout relatif, qui certes récompense le constructeur mais ne constitue pas un réel incitatif pour la clientèle. C'est ce camion sans doute, un « *3 t à moteur 24 HP à châssis en acier profilé* », dont Bernard Vermeylen signale la participation aux grandes manœuvres.[8]

En **1908**, Panhard commence à prendre au sérieux la question du poids lourd : il fait plus que doubler sa production annuelle, passant de 21 camions (1907) à 56 cette année-là. Et il engage trois véhicules au concours de l'ACF (1er-31 mai) « *si bien organisé pour l'industrie française,* [qui] *aboutit au triomphe de la construction suisse, la marque victorieuse Saurer ayant ses usines à Arbon* ». Heureusement, « *le camion **19** de Panhard et Levassor*



À l'ÉPREUVE MILITAIRE D'ENDURANCE DE 1909, les poids lourds Panhard sont munis pour la première fois de bandages aux roues arrière. Cette année-là, les numéros des participants sont précédés de la lettre désignant leur catégorie : la 4e (lettre D) rassemble les camions de 2001 à 3000 kg de charge utile. Mais 1909 est une année noire pour Panhard : aucun des quatre 15 HP, D-38 à D-41, ne sera primé. Sans preuve retrouvée à ce jour, nous pensons que ces quatre camions extérieurement identiques sont de deux types différents, K et K1 se distinguant par leur boîte de vitesses (KC ou KV). *(Coll. F. Vauvillier)*

sauve la mise à la grande marque de l'avenue d'Ivry engagée un peu malgré elle dans cette aventure ; elle s'en tire avec une première place et deux secondes, ce qui n'est pas à dédaigner. »[9]

En réalité, ce « *camion* » n° **19** n'est qu'un utilitaire léger, de charge utile inférieure à 900 kg. Plus conséquents, les deux autres Panhard, n° **20** et **21** du concours de 1908, retiennent notre attention *(➠ tableau page 18)*. Quelques mois plus tard, parmi une cinquantaine de camions de 1500 à 3500 kg « *fournis à titre gracieux par nos constructeurs* »[10] pour assurer les ravitaillements, plusieurs Panhard participent à nouveau aux grandes manœuvres de septembre.

Les premiers poids lourds Panhard entrent dans l'armée, par voie d'achats, début 1909

En matière de poids lourds, **1909** commence bien pour Panhard, qui livre sept 15 HP **K1** de 2 tonnes au ministère de la Guerre à la suite du concours de 1908, mais la suite est moins heureuse : stagnation de la production (58 exemplaires au total) et un échec au concours annuel (18 octobre-15 novembre) qui avait pourtant, pour la première fois, vu la participation de quatre camions du constructeur de l'avenue d'Ivry, stimulé par les nouvelles conditions d'attribution des primes, non plus aux constructeurs mais à la clientèle.

Les Panhard primés de 1910

Panhard ne peut rester sur son échec de 1909 au moment où, sous l'effet des primes du ministère de la Guerre, le marché du poids lourd va se développer. Aussi, deux nouveaux types en 12HP et 15HP — en deux exemplaires chacun comme le veut le règlement depuis l'an passé — sont inscrits pour les épreuves d'endurance d'août-septembre **1910**. Les quelques indications retrouvées dans la presse automobile de l'année (qui hélas ne précisent jamais

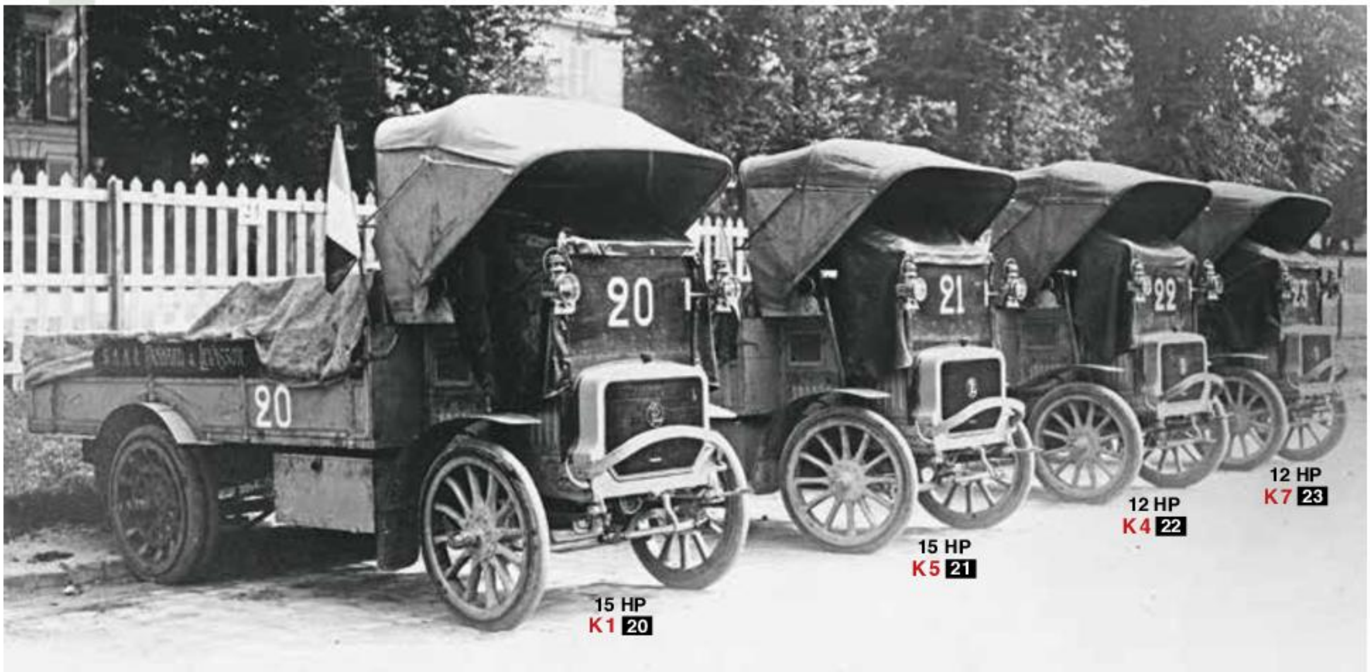
---

[7] Les camions Darracq-Serpollet n° **27** et **28**, De Dion-Bouton n° **13**, Mors n° **1** et Turgan n° **3**.

[8] Il s'agit des manœuvres du Sud-Ouest pour lesquelles sont engagés, de fin août à début septembre 1907, une quarantaine de camions de marques diverses, de 2 t utile minimum, obtenus auprès des constructeurs, moyennant une indemnité journalière de 0,86 F par cheval vapeur et 2,50 F par jour pour le conducteur.

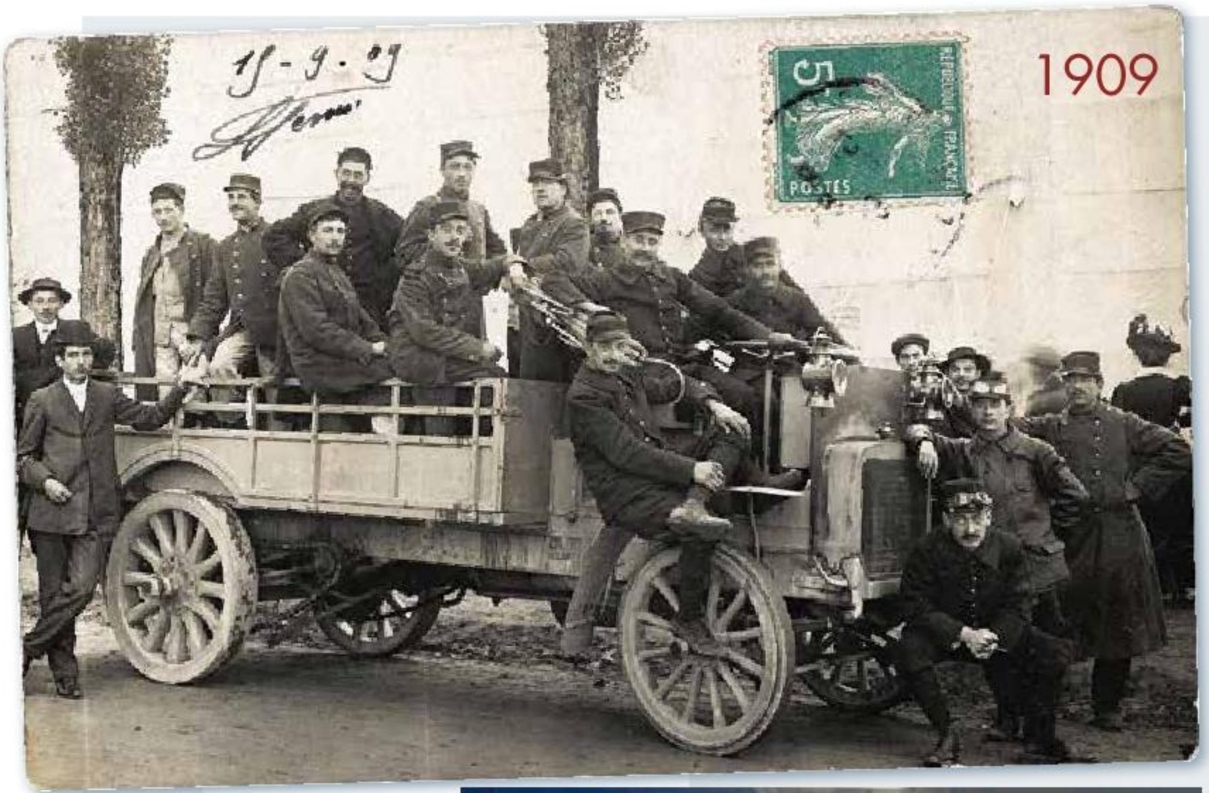
[9] Article de R. Steffen dans l'hebdomadaire *Les locomotions mécaniques*, juin 1908.

[10] *Les poids lourds aux grandes manœuvres*, article non signé, *La France automobile et aérienne*, septembre 1908. Les manœuvres se déroulent dans la région comprise entre Bourges, Châteauroux, Loches, Tours et Romorantin.



Les quatre participants de la marque à l'ÉPREUVE MILITAIRE D'ENDURANCE DE 1910. Eux aussi d'apparence extérieure identique, ils ne se distinguent que par leur moteur (12HP et 15HP), leur boîte de vitesses et, si l'on veut bien s'en convaincre visuellement, une épaisseur très légèrement supérieure des bandages des deux 15 HP. La répartition des types Mines telles qu'indiquée est seulement supposée. Comme les années précédentes, les camions Panhard du concours sont à moteur sous le siège. La lame de protection de radiateur apparaît pour la première fois aux épreuves. Sur les modèles précédents type K de 1908, elle sera ajoutée après l'entrée des véhicules sous les drapeaux. *(Doc. constructeur)*

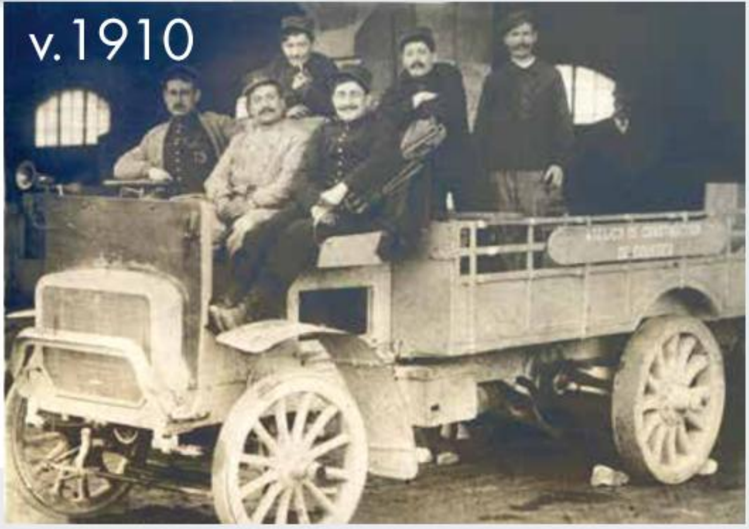
PANHARD SOUS LES DRAPEAUX, 1909-1913



Les premiers poids lourds Panhard sous les drapeaux, 1908-1914

Garé à côté d'un Saurer, grand vainqueur du concours de 1908, nous retrouvons le camion type **K1** ARTILLERIE N° 30 du PARC DE VINCENNES, mais il a évolué au fil des années : il a reçu une lame de protection de radiateur et des ailes arrière. Surtout, la roue arrière a été changée pour un nouveau modèle à bandages (type 1909). À Vincennes, ce camion sert à divers essais, en particulier celui d'un blocage de différentiel qui donne satisfaction. *(Coll. François Vauvillier)*

Fin 1908, le ministère de la Guerre acquiert sept camions 15 HP type **K1** de 2 t qui lui seront livrés en janvier-février 1909. À ce jour, nous n'avons retrouvé en photographies que trois d'entre eux. L'un *(non illustré ici)*, immatriculé ARTILLERIE N° 29, est affecté au parc de Toulouse. Celui identifié ARTILLERIE N° 30 *(photo ci-dessus)* l'est au parc de Vincennes et un troisième, au numéro inconnu, l'est à l'atelier de construction de Bourges *(photo ci-contre)*. Ces camions à bandages fer aux roues arrière — une exigence de l'armée à ce moment — sont identifiables à leurs ridelles ajourées en partie supérieure. Ils se verront adjoindre, au cours de leur mise en service, une lame de protection de radiateur de forme variable. *(Coll. François Vauvillier et Guillaume Couturier)*



Voici, aux MANŒUVRES DE SEPTEMBRE **1912**, les camions n° 1, 2 et 3 de l'escadrille n° 1. la forme très particulière de la lame de protection de radiateur permet d'affirmer qu'elle est posée d'origine, suivant le type 1910. Et leur immatriculation civile prouve qu'il s'agit de véhicules de tonnage plutôt léger, capables de dépasser 30 km/h en palier (en dessous, les camions ne sont pas immatriculés avant 1914). Ces divers élements autorisent à voir en ces camions des 15 HP légers **K2**. *(Coll. Guillaume Couturier)*

les types Mines), croisées avec le précieux ouvrage de Bernard Vermeylen, laisse supposer la répartition suivante, donnée sous réserves, pour les quatre Panhard participants :

	Type	*Moteur*	*Boîte*	*Production en 1910*
12 HP	**K4**	U4 E		1 (n° **22** ou 23)
12 HP	**K7**	T4 E		1 (n° **23** ou 22)
15 HP	**K1**	T4 R	KV	10 (dont le n° **20** ou 21)
15 HP	**K5**	T4 R	KC	3 (dont le n° **21** ou 20)

Cette fois, le succès est au rendez-vous. Les différents types sont tous primés, ce qui va permettre à Panhard d'aborder le marché du poids lourd dans de meilleures conditions. Toutefois, ce développement prendra deux ans, la production de châssis poids lourds avenue d'Ivry stagnant à 55 unités en 1910 et 61 en 1911, année au cours de laquelle Panhard ne participe pas au «concours militaire» annuel.

L'essor des poids lourds Panhard

En 1912 comme en 1910, Panhard inscrit quatre camions à l'épreuve d'endurance annuelle mais cette fois uniquement des 15HP. Et, à nouveau, la question se pose à nous de croiser les maigres renseignements de la presse de l'époque avec les données exhumées des archives Panhard par Bernard Vermeylen. Avec les réserves d'usage, nous en déduisons qu'il s'agit des types **K2** et **K6** dont les premiers exemplaires sont sortis respectivement en octobre et en novembre 1910, c'est-à-dire trop tard pour avoir pu participer aux épreuves d'août-septembre 1910.

Les nouveaux entrants, tous deux primés à l'issue des épreuves de juillet 1912, se distinguent surtout de leurs prédécesseurs par leur empattement plus long et, nouveauté, par leur châssis constitué de fers profilés en U, au lieu de bois auparavant. Aucune photographie n'a hélas pu être retrouvée à ce jour des Panhard **K2** (n° **5** et **6**) du concours de 1912. Étaient-ils à moteur sous siège à l'instar de tous les Panhard présentés aux épreuves depuis 1908, ou à capot ? Comme une constante au fil des années d'avant-guerre, Bernard Vermeylen indique à nouveau, pour 1912, que « *suivant les usages et*

L'aviation militaire, décidément une cliente importante avant 1914

Ce camion dont la carrosserie spéciale permet le transport d'un biplan démonté, est usuellement donné comme ayant partipé aux MANŒUVRES DE **1913**. Nous voyons en lui, avec les réserves d'usage, un **K2** *(Coll. Guillaume Couturier)*

Régiment Section" Automobile

v.1911

1912

9851-T
9850-T

Une lettre, un numéro d'ordre

Pour désigner ses types soumis depuis 1900 à l'agrément du service des Mines, Panhard utilise d'abord une lettre attribuée de manière plus ou moins chronologique (de **A** à **Y**), éventuellement suivie d'un chiffre distinguant la motorisation ou l'évolution *(exemples,* **A1**, **U6**...*)*.

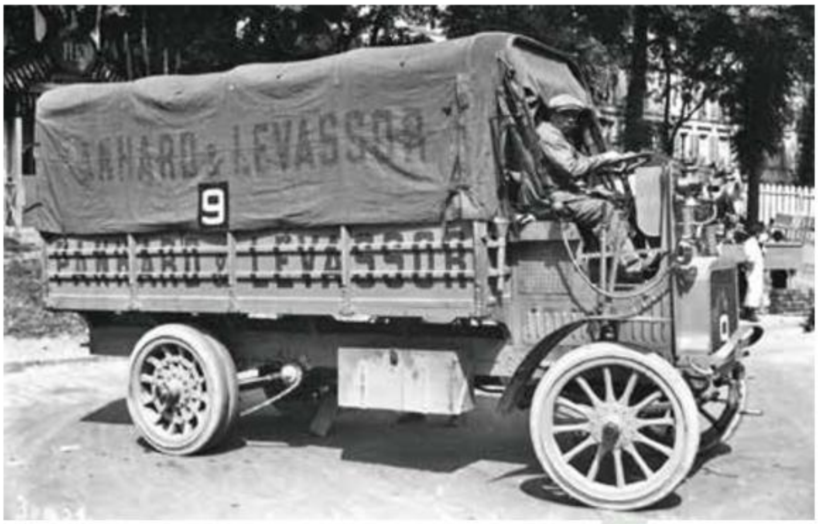
En 1903, la lettre **K** est attribuée à tous les châssis spécifiquement utilitaires, sans distinction de motorisation jusqu'en 1909. Alors débute la série alpha-numérique, avec le **K1**.

Pour les châssis tourisme, le type **X**, premier Panhard à transmission par cardan, apparu en 1907, est une étape décisive. Désormais, tous les autres châssis tourisme à cardan seront numérotés dans cette série, à partir du **X1** sorti en 1908.

Dès lors, les types Mines se simplifient : ceux portant des lettres variées s'éteignent progressivement pour ne laisser, en 1916, que les deux séries déjà soulignées :

- *tourisme* : **X1** *(1908)* à **X87** *(1952)*.
- *poids lourds* : **K1** *(1909)* à **K244** *(1957)*. ■

PANHARD SOUS LES DRAPEAUX, 1913-1918



Les 15 HP **Panhard** **9** et **10** de l'**épreuve militaire d'endurance de 1913**, probablement des **K6**, possèdent encore des roues en bois, celles de l'arrière d'un nouveau modèle comme le sont également le plateau à ridelles sans passage de roues ainsi que la bâche sur arceaux. Les spécifications du ministère de la Guerre se font de plus en plus précises. *(DR, photo également parue dans Le Génie civil n° 1629, 30 août 1913)*

les carrosseries, le moteur de ces camions est à l'avant ou sous le siège ».

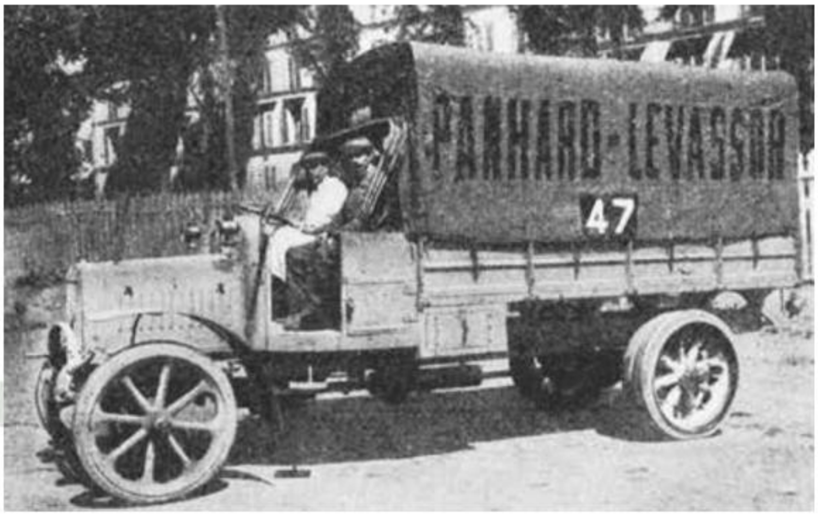
L'année 1912 voit aussi la consécration du fameux tracteur **Châtillon-Panhard** à adhérence totale, type initial **K8**, dont nous parlerons plus loin *(➠ page 21)*.

En **1913**, Panhard n'engage que deux véhicules à l'épreuve annuelle (1er juillet- 12 août), sur le type 15HP « 3,5 t » commercial, enregistré pour 3000 kg utiles à l'épreuve d'endurance. Ce modèle à moteur sous le siège, qui va être admis aux primes, est selon toute vraisemblance un **K6** dont les différences avec celui de l'année précédente demeurent à établir. La presse de l'année relève une particularité technique déjà ancienne des poids lourds de l'avenue d'Ivry : « *On ne relève encore que sur les camions Saurer et Panhard le frein moteur, dont l'usage est si précieux en pays montagneux.* »[11]

1914, prélude à l'épreuve suprême

Lorsque débute l'année **1914**, nul ne peut imaginer l'ampleur du drame qui va se nouer à l'été. Panhard, qui a vu croître ses ventes de poids lourds durant les deux années précédentes (118 unités en 1912, 163 en 1913), entend progresser encore davantage avec deux véhicules de conception nouvelle, un «*camion 3,5 t*» et un «*camion 5 t*» qu'il prévoit de présenter à l'épreuve militaire. Les nouveaux types, en deux exemplaires chacun, reçoivent fin mai du ministère de la Guerre les numéros de participation **47** et **48** (pour les 3,5 t), **49** et **50** (pour les 5 t). Cette année-là, l'épreuve doit se tenir du 6 juillet au 8 août 1914, avec réception préalable des camions la semaine précédente. Suivant l'ordre numérique, les Panhard doivent se présenter le 1er juillet à 7 h devant la Commission centrale des automobiles. Mais, en pratique, seuls les deux « *3,5 t* » répondent à l'appel. Que s'est-il passé chez Panhard ? Pour une raison qui reste à retrouver, les « *5 t* » ne seront pas au départ. Quant aux deux «*3,5 t*», d'un type entièrement nouveau, ils resteront au stade de prototypes.[12] La guerre va bouleverser tous les projets.

Le 5000 kg Panhard inscrit au concours militaire de 1914 ne se présentera pas



La seule photographie retrouvée à ce jour du «*camion 3,5 t*» **K12** ayant participé, en deux exemplaires **47** et **48**, à l'**épreuve militaire d'endurance de 1914** : nouveau moteur sans soupapes sous un capot à la forme très insolite pour un Panhard, transmission à cardan, roues en acier coulé : il s'agit de prototypes qui ne seront suivis, en série, qu'en 1918, avec le **K16** présentant les mêmes caractéristiques mais une charge utile poussée à 4000 kg. *(Le Génie civil n° 1678, 8 août 1914)*

Les CAMIONS PANHARD des épreuves militaires d'endurance, 1908-1914

D'après les aide-mémoires et articles publiés dans *Omnia* et *Le Génie civil* sur les concours, croisés avec les recherches de B. Vermeylen. Données parfois contradictoires.

Type	*Puiss. fiscale*	*Moteur*	*Alésage x course*	*Cylindrée en cm³*	*Régime normal*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Année du concours*	*Empattement*	*Dim. des bandages (en mm) avant simples*	*arrière jumelés*	*Numéros du concours*
K	10 HP	T4E 4 cyl.	80 x 120	2413	900 tr/mn	*(poids total 3193 kg)*		1908	.... m	...... x	...... x	n° 20
K	15 HP	T4R 4 cyl.	90 x 130	3308	900 tr/mn	*(poids total 4360 kg)*		1908	.... m	...... x	simple, fer	n° 21
K/K1	15 HP	T4R 4 cyl.	90[1] x 130	3308	900 tr/mn	1930 kg[3]	**3000 kg**	1909	3,10 m	...... x	...... x	nos 38 à 41
K4/K7	12[2] HP	U4E/T4E 4 cyl.	80[1] x 120	2413	1000 tr/mn	2700 kg	**2500 kg**	1910	2,86 m	1000 x 120	1000 x 120	nos 22 et 23
K1/K5	15 HP	T4R 4 cyl.	90[1] x 130	3308	1000 tr/mn	2700 kg	**3000 kg**	1910	2,86 m	1010 x 120	1010 x 120	nos 20 et 21
K2	15 HP	T4R 4 cyl.	90[1] x 130	3308	1350 tr/mn	2800 kg	**2500 kg**	1912	3,38 m	1000 x 110	1010 x 120	nos 5 et 6
K6	15 HP	T4R 4 cyl.	90[1] x 130	3308	1350 tr/mn	2800 kg	**3000 kg**	1912	3,38 m	1000 x 110	1010 x 120	nos 7 et 8
K6	15 HP	T4R 4 cyl.	90[1] x 130	3308	1000 tr/mn	3500 kg	**3000 kg**	1913	.... m	...... x	...... x	nos 9 et 10
K12[4]	20 HP	SK4F 4 cyl.	105 x 140	4849	.... tr/mn	3500 kg	**3050 kg**	1914	.... m	...... x	...... x	nos 47 et 48

[1] Curieusement notés *91* et *81 mm* sur les différents documents des épreuves. Nous avons conservé les *90* et *80 mm* de la nomenclature Panhard livrée par Bernard Vermeylen.
[2] Nouvelle désignation du 10 HP.
[3] Châssis nu.
[4] Prototypes avec moteur sans soupapes et transmission par cardan.

---

[11] R. Duaner (pseudonyme anacyclique utilisé par le capitaine D. Renaud, chargé des études techniques automobiles à Vincennes), *L'épreuve d'endurance militaire*, in *Le Génie civil* n° 1628 du 23 août 1913.

[12] B. Vermeylen a retrouvé dans les archives Panhard un seul prototype **K12**, construit en décembre 1913. L'autre, porteur du numéro **48** à l'épreuve de 1914, demeure introuvable.

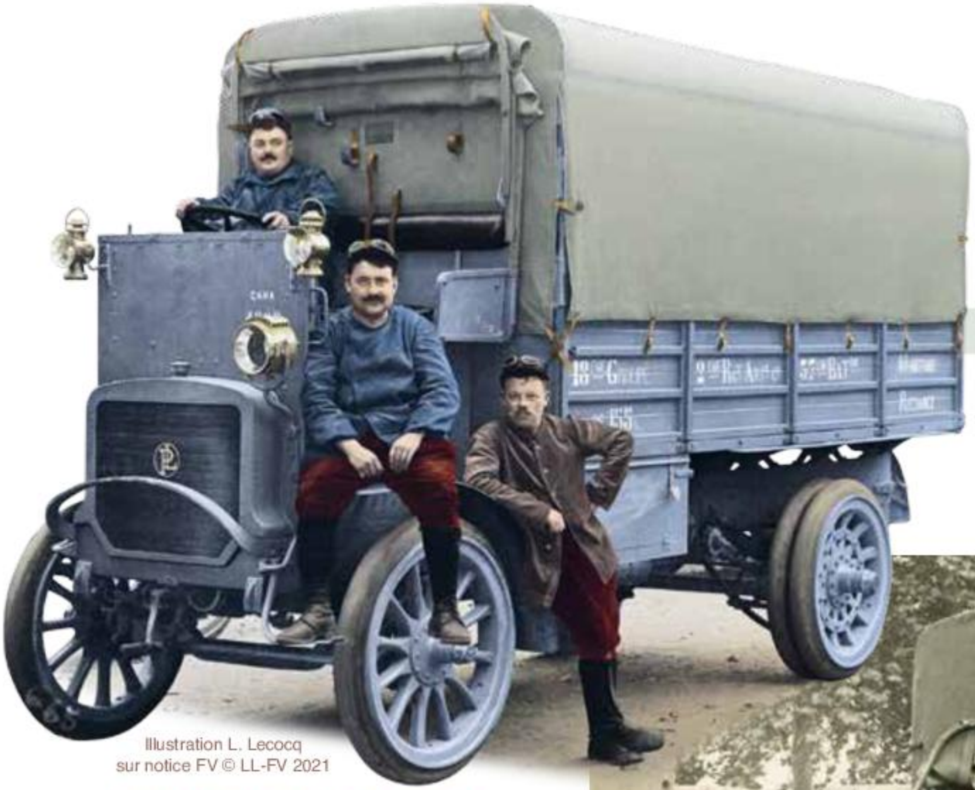


Illustration L. Lecocq
sur notice FV © LL-FV 2021

CAMIONS PANHARD DE L'ARTILLERIE, 1915
Le rapprochement de ces deux véhicules est saisissant : il appartiennent à la même unité (18e groupe du 2e régiment d'artillerie lourde) et ont été photographiés avec leur équipage à Charenton-le-Pont le jour du départ aux armées. Mais l'affaire se corse pour l'identification des types. Celui mis en couleurs ci-contre, le CAMA 4 808 affecté au transport de munitions et rechanges de la 37e batterie, est logiquement un **K6** de 3500 kg. Mais sous quel type classer le camion plus léger ci-dessous, le 55 503 affecté au transport des vivres et bagages de l'état-major du 18e groupe ? Il ne peut s'agir d'un K9 du fait de sa transmission par chaînes. Tout neuf, ce camion ne peut pas non plus être issu de la réquisition. Alors ? *L'enquête continue.*

LES POIDS LOURDS DANS LA GUERRE

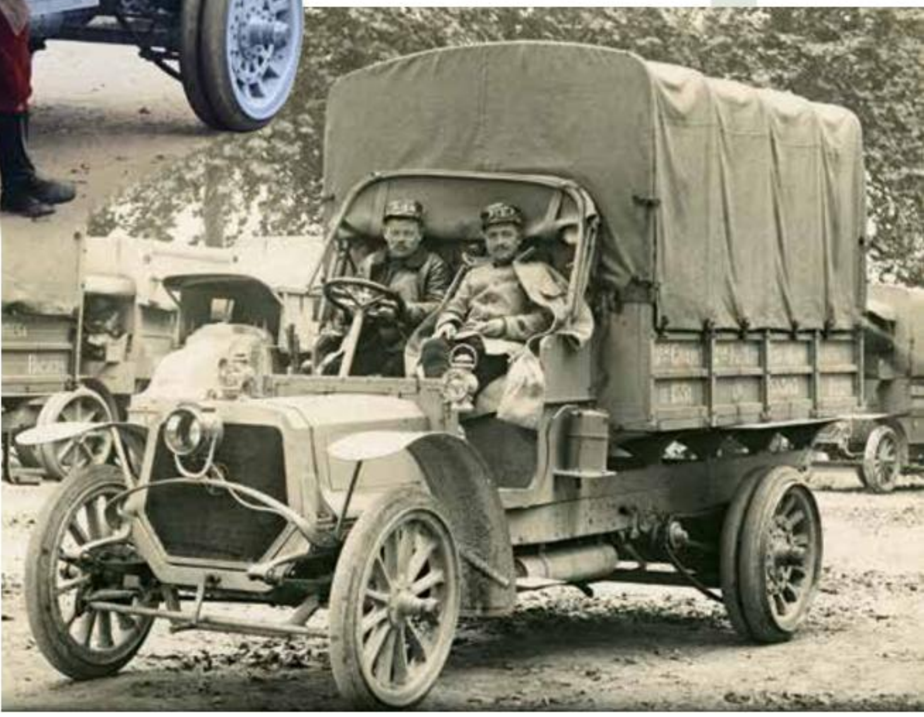
Le 30 juillet 1914, au terme de la 20e étape, l'épreuve d'endurance est interrompue, tous les modèles ayant effectué l'ensemble des étapes sont déclarés aptes à être primés. Et l'armée va puiser dans le parc civil afin de doter ses premières sections de transport.

C'est le moment de marquer un point d'arrêt afin de mesurer, quantitativement, [13] la production de châssis de poids lourds [14] de l'avenue d'Ivry depuis l'origine (export non inclus). La voici synthétisée :

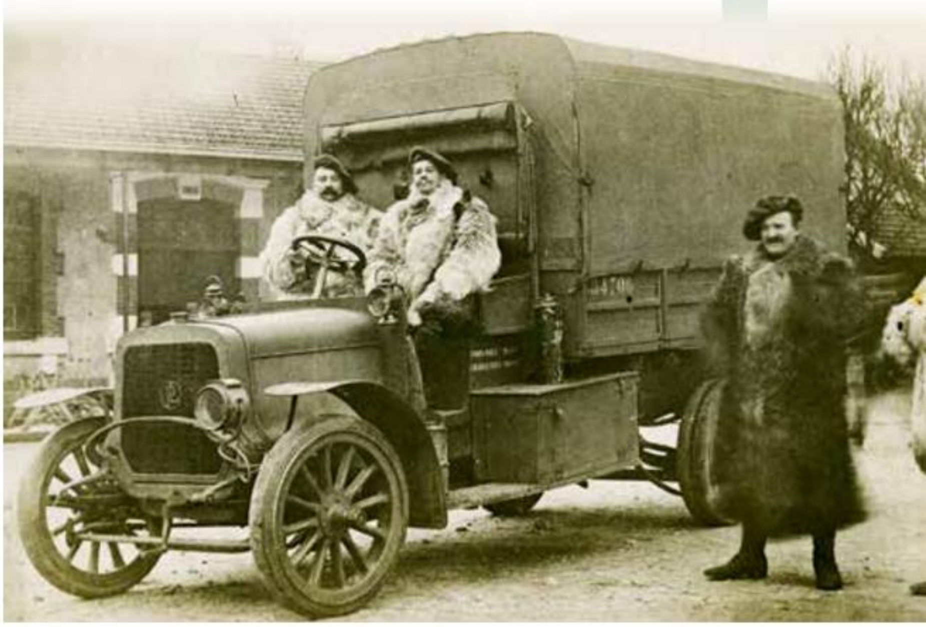
Type		*Période de production*	*Total fin 1913*	*Production 1914*
K	10 HP	avr.03 - juin 11	82	—
K	15 HP	1906 - sept. 11	70	—
K	18 HP	jan.08 - janv. 10	19 (dt 5 ambul.)	—
K	24 HP	nov.04 - mars 08	4 autobus	—
K1	15 HP	janv.09 - juin 10	26	—
K2	15 HP	oct. 10 - janv. 13	67 (dt 1 break)	—
K3	12 HP	1910 - 1913	62 (à cardan)	—
K4	12 HP	1910 - 1913	28	—
K5	15 HP	mars 10 - déc. 11	4	—
K6	15 HP	nov. 10 - oct. 15	55	99
K7	12 HP	déc. 10 - août 12	9	—
K9	12 HP	1912 - 1914	23 (à cardan)	50
K10 [A]	18 HP	sept. 1913	2	—
K12	10 HP	nov. 1913	1	—

A. Prototypes 2 500 kg (T4F 4-cyl. 100 x 130 de 4 084 cm³) réservés à l'export, probablement pour la Russie.

En grande majorité, ces poids lourds Panhard vont se retrouver, en août 1914, sous les drapeaux par la voie de la réquisition, tandis que les premières commandes sont passées aux usines. Pour l'avenue d'Ivry, elles s'établissent comme suit : six camions de 3,5 t dès août 1914 (des **K6** et les prototypes **K12**),



Autre énigme, quel type donner à ce Panhard 54 706 à chaînes vu à Remiremont durant l'hiver 1915-1916 ? Logiquement, il devrait s'agir d'un des derniers **K6** livrés, en configuration à moteur sous capot. Dûment précisée dans le *Catalogue des catalogues*, cette disposition serait, en outre, conforme aux nouveaux desiderata du ministère de la Guerre qui avait fait savoir, à la veille du conflit, qu'il n'admettrait plus, pour la future épreuve d'endurance de 1915, de camions à moteur sous siège. Mais un K6 ne serait-il pas pléthorique pour une charge utile de 2000 kg comme on peut le lire ici ? *(Coll. F. Vauvillier)*



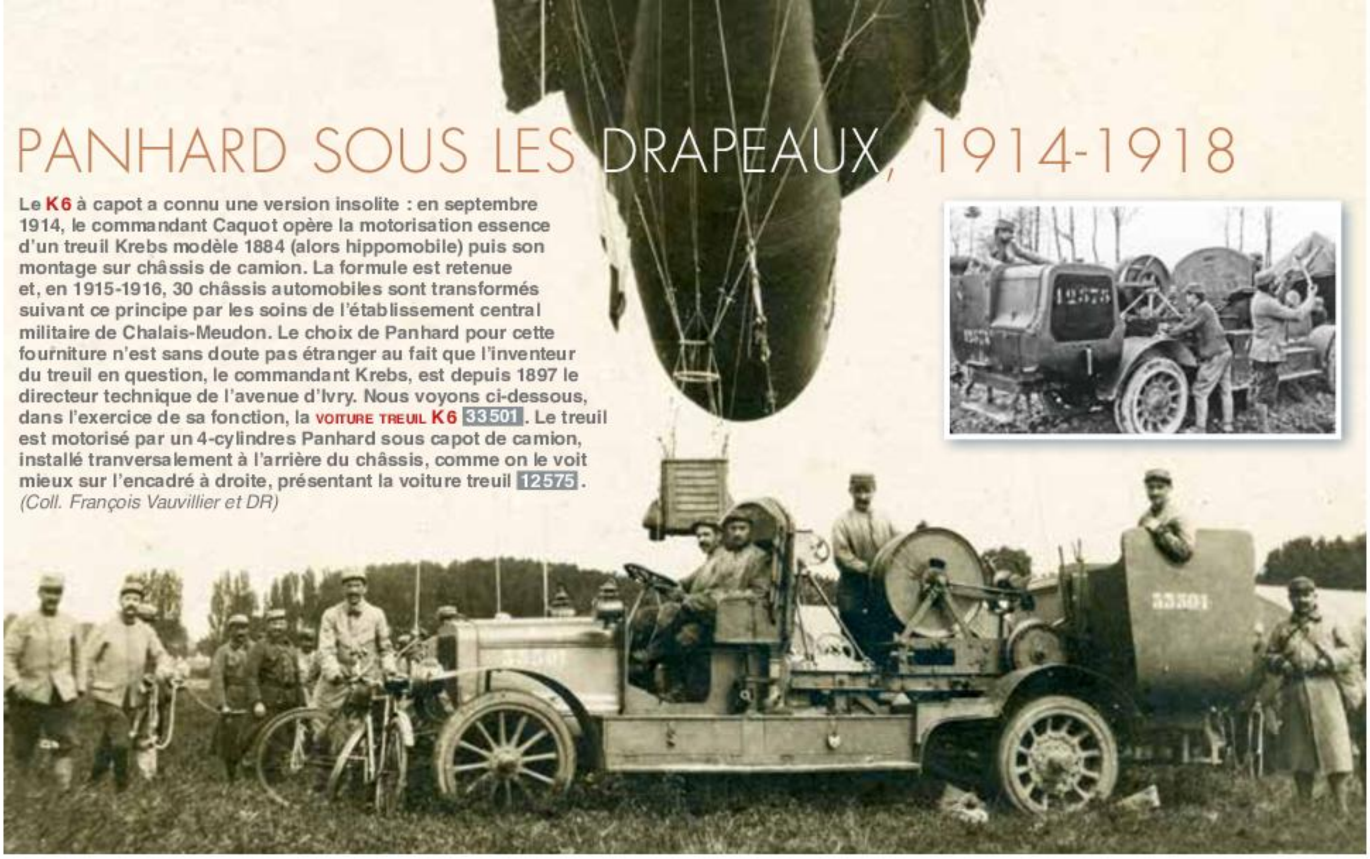
---

[13] Toujours grâce aux chiffres donnés par Bernard Vermeylen. Comme sur nos tableaux précédents (➠ *pages 12-13)*, il n'est pas possible, dans la colonne 1914, de distinguer les sept premiers mois (temps de paix) des cinq suivants (temps de guerre).

[14] Quelques véhicules **K** sont des utilitaires légers 7HP (10 ex. en 1904-1905) ou des doubles phaétons 25HP pour automitrailleuses (11 ex. en 1911-1913, ➠ *page 11*). Nous ne les avons pas comptés ici, pas plus que les véhicules exportés. En revanche, les quelques omnibus ont été inclus, ainsi que les camions achetés par le ministère de la Guerre.

PANHARD SOUS LES DRAPEAUX, 1914-1918

Le K6 à capot a connu une version insolite : en septembre 1914, le commandant Caquot opère la motorisation essence d'un treuil Krebs modèle 1884 (alors hippomobile) puis son montage sur châssis de camion. La formule est retenue et, en 1915-1916, 30 châssis automobiles sont transformés suivant ce principe par les soins de l'établissement central militaire de Chalais-Meudon. Le choix de Panhard pour cette fourniture n'est sans doute pas étranger au fait que l'inventeur du treuil en question, le commandant Krebs, est depuis 1897 le directeur technique de l'avenue d'Ivry. Nous voyons ci-dessous, dans l'exercice de sa fonction, la VOITURE TREUIL K6 33501. Le treuil est motorisé par un 4-cylindres Panhard sous capot de camion, installé tranversalement à l'arrière du châssis, comme on le voit mieux sur l'encadré à droite, présentant la voiture treuil 12575. *(Coll. François Vauvillier et DR)*



Les CAMIONS PANHARD de la Grande Guerre

D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, croisé avec les recherches de B. Vermeylen. Données parfois contradictoires.

Type	*Puiss. fiscale*	*Moteur*	*Alésage x course*	*Cylindrée en cm³*	*Régime normal*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de production*	*Empattement*	*Dim. des bandages (en mm)*		*Remarques*
										avant simples	*arrière jumelés*	
K9	12 HP	LU4E² 4 cyl.	80×120	2413	1200 tr/mn	960 kg	**....... kg**	1912-14	.... m	(AV et AR 880×120 [P] ou 920×120 [P])		fourgon léger
K15	16 HP	SCK4E² 4 cyl.	85×140	3178	1000 tr/mn	2300 kg	**2500 kg**[A]	1915-23	3,77 m	900×110[P]	900×110[P]	sans soupapes
K16	20 HP	SK4F 4 cyl.	105×140	4849	1000 tr/mn	2900 kg	**4000 kg**	1918	4,20 m	1010×120	1010×130	sans soupapes

A. Porté à 3000 kg fin 1920 (archives Panhard, B. Vermeylen). Le Catalogue du ministère de la Guerre d'avril 1921 indique lui aussi 3500 kg. P. Pneumatiques.

quatre en septembre, 36 de 2 t (logiquement des fourgons légers **K9** à cardan) et quatre de 3,5 t en octobre. Puis, en mars 1915, 50 camions légers de 2 t (**K15** à cardan) et 75 camions de 3,5 t (**K6**). Mais il n'y aura pas signature de convention de fourniture mensuelle car l'effort de guerre principal demandé à Panhard en matière automobile porte sur les châssis légers *(➠ pages 12-14)* et les tracteurs d'artillerie à quatre roues motrices *(➠ pages 21-22)*.

Dans ces conditions, les camions Panhard ne sont produits qu'en très petits nombres durant la Grande Guerre, comme on en jugera :

Châssis poids lourds *(export non compris)*

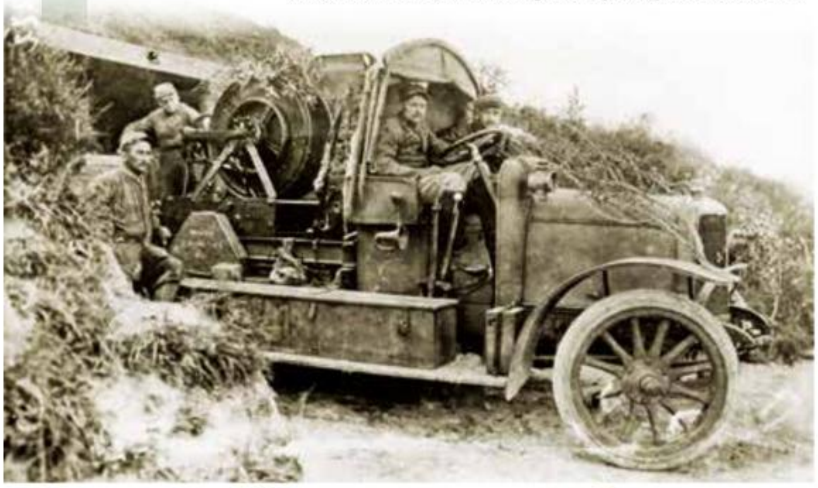
Type	*Période de production*						*Total*
	1914	*1915*	*1916*	*1917*	*1918*	*1919*	
K	—	—	2	—	—	—	2
K6	99	138	—	—	—	—	237
K9	50	—	—	—	—	—	50
K10	—	—	2 omnibus		—	—	2
K15	—	62	2	2		11	77
K16	—	—	—	—	51	—	51

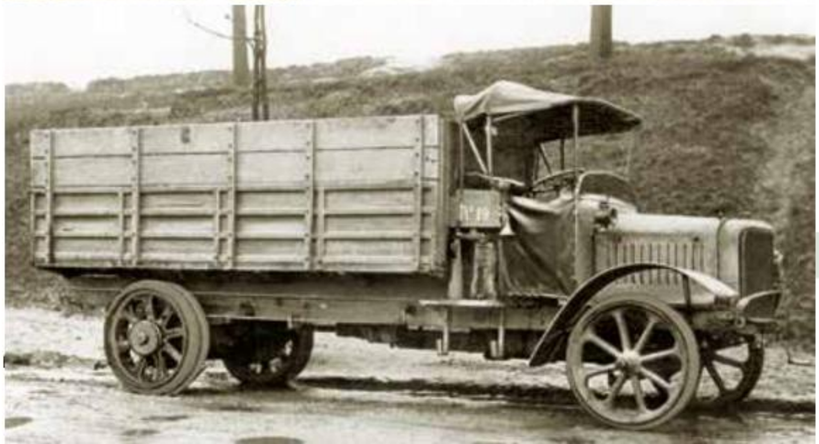
Le moins rare de ces camions est aussi le plus ancien, le **K6**. Ce 3,5 tonnes à transmission par chaînes, né en novembre 1910, sera construit au total à 302 exemplaires (dont 10 pour l'export) jusqu'en 1915, sa dernière année de production.

Très différent, le **K15** de 2500 kg à transmission par cardan (carrosserie Driguet sur les 60 ex. construits pour l'armée d'août à décembre 1915) poursuivra une courte carrière jusqu'à son arrêt en octobre 1923, pour une production totale de 223 ex. dont 67 exportés.

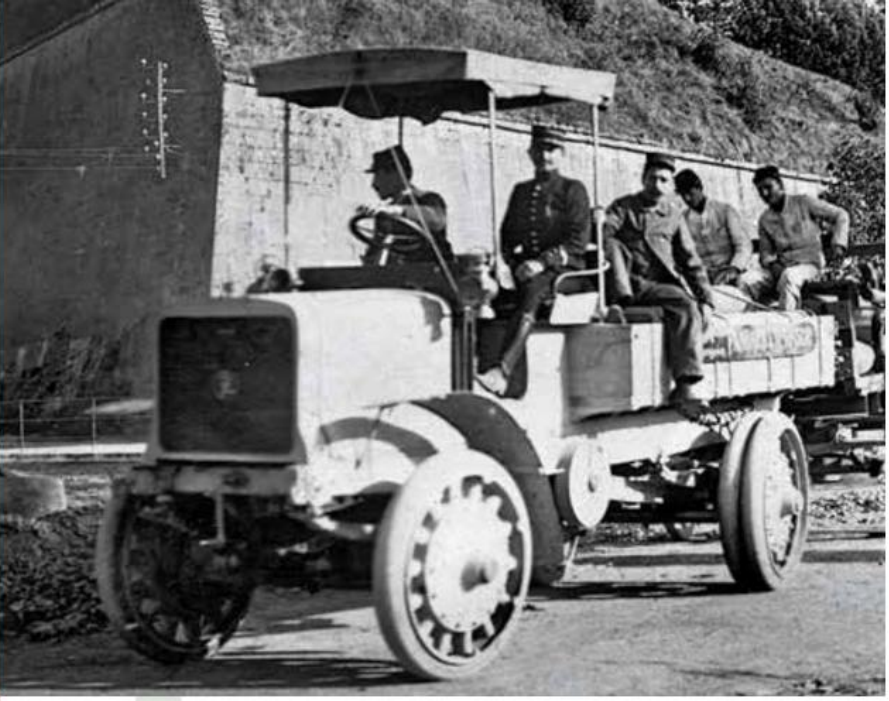
Enfin, un plus puissant **K16** de 4000 kg, transmission à cardan comme le précédent, voit le jour à tout juste 51 exemplaires (dont 50 pour les armées), qui seront construits d'avril à septembre 1918.

Cet autre TREUIL KREBS a été monté sur un type K15, reconnaissable ici à son auvent de capot galbé et sa calandre en coupe-vent ornée du logo PL-SS. *(DR)*





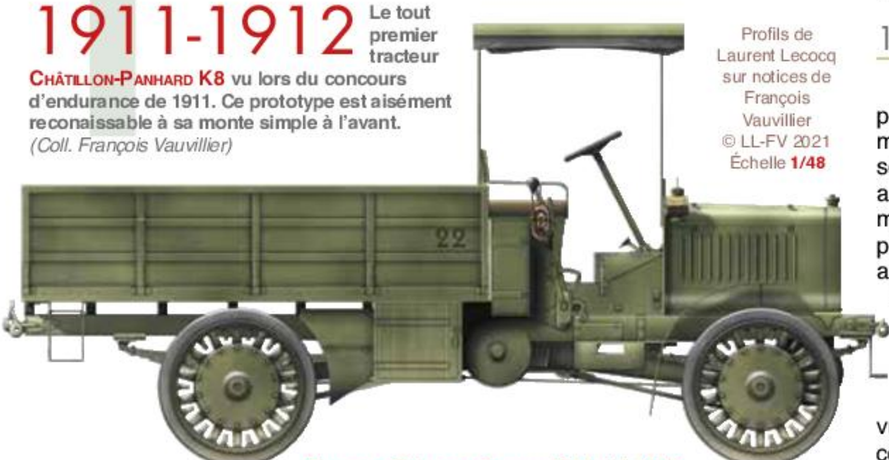
Autre oiseau rare, voici le camion 4000 kg type K16, photographié par les soins de l'usine. L'absence de tout accessoire à caractère proprement militaire (coffre à outils, marche-pied-trottoir, bâche) laisse supposer que nous avons affaire ici au 51ᵉ exemplaire construit, conservé par Panhard pour le service de l'usine. *(Doc. constructeur)*



1911-1912 Le tout premier tracteur

Châtillon-Panhard K8 vu lors du concours d'endurance de 1911. Ce prototype est aisément reconaissable à sa monte simple à l'avant.
(Coll. François Vauvillier)

Profils de Laurent Lecocq sur notices de François Vauvillier
© LL-FV 2021
Échelle **1/48**



Tracteur Châtillon-Panhard K11, été 1914

Le tracteur n° 22 appartient au second lot du premier marché des 50 exemplaires livrés d'août 1913 à mars 1914, lot quasi exclusivement affecté au I/4e RAL. Les tracteurs sont utilisés tels quels, avec plateau ridelles non bâché, pourvu à l'intérieur de deux bancs accueillant dix servants ne disposant d'aucune protection contre la pluie. Les tous premiers véhicules livrés sont peints en nuance gris perle, adoptée en 1897 pour l'ensemble des matériels neufs d'artillerie, dite « *gris artillerie* ». Puis l'on revient, dans une seconde tranche, au vert olive.

LES TRACTEURS À ADHÉRENCE TOTALE

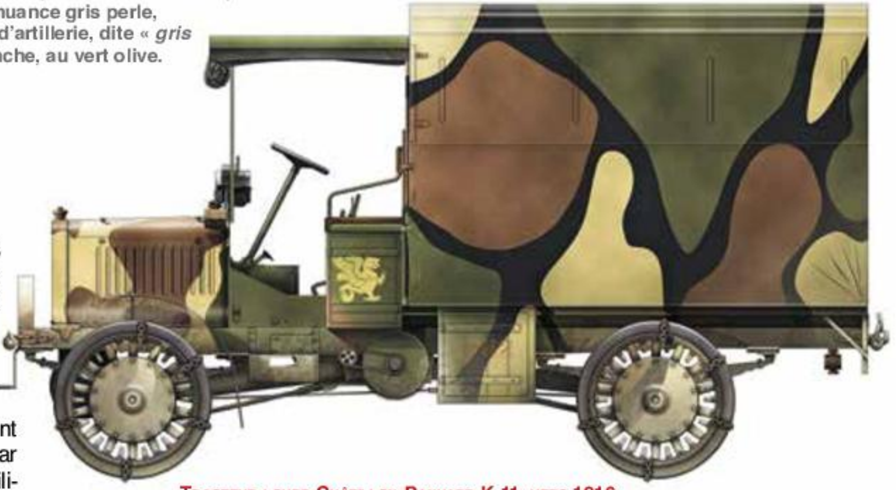
En 1910, le colonel Deport, l'un des pères du 75, conseiller technique depuis 1894 à la compagnie des forges de Châtillon-Commentry, se rapproche de Panhard & Levassor. De cette coopération, et de l'examen critique de solutions antérieures, trop complexes, apportées aux véhicules à adhérence totale (➠ *détails dans GBM 76)*, naît un tracteur d'artillerie « *marchant l'amble* », c'est-à-dire dont les roues sont accouplées latéralement — et non par essieu —, ce qui nécessite un seul différentiel équilibrant entre eux la marche du couple droit et du couple gauche. Un tel couplage implique que les quatre roues soient directrices, seul moyen d'imprimer le même mouvement à des roues placées en file. Il en découle un tracteur *à quatre roues motrices et directrices*, doué d'une remarquable facilité d'évolution, divisant par deux le rayon de braquage.

Le nouveau véhicule, dit «**Châtillon-Panhard**», reçoit le code-usine **K8**. En 1911, il est engagé à titre officieux au concours d'endurance annuel et s'y distingue en remorquant une charge de 12 tonnes, en gravissant aisément la rampe de Satory et en franchissant divers obstacles. Ses premiers essais en tant que tracteur d'artillerie sont conduits à Vincennes du 8 au 18 juillet 1912 : le K8 assure avec succès la traction d'un canon de 155 long de Bange modèle 1877 (5,7 t), puis d'un mortier de 220 modèle 1880-1891 en trois voitures (12 t environ). Un treuil de halage, nécessaire lorsque les pentes ou les obstacles sont trop importants, paraît avoir été ajouté à cette occasion. Les résultats obtenus à Vincennes sont excellents, et le K8 est engagé, en septembre, dans les manœuvres du Poitou, avec le même succès.

1913 : le Châtillon-Panhard K 11

En mars 1913, le ministère de la Guerre organise un premier concours de tracteurs lourds à quatre roues motrices, ouvert à tous. Mais faute de délai suffisant, seul Panhard est officiellement en lice. Le constructeur a revu sa copie, il présente un nouveau tracteur de même silhouette que le K8 mais doté d'un moteur de plus grosse cylindrée et de roues jumelées à l'avant aussi, afin d'augmenter l'adhérence. C'est le type **K 11**, qui passe avec succès toutes les épreuves du concours de 1913. Ses peformances sont telles qu'une commande — fabuleuse pour l'époque — de 50 tracteurs est passée à l'avenue d'Ivry.

Une seconde commande de 50 tracteurs, prévue en 1913, devait être attribuée à l'issue du second concours organisé en mars 1914, mais celui-ci ne confirmera pas les résultats précédemment obtenus, notamment du fait de conditions climatiques exceptionnellement défavorables.



Tracteur lourd Châtillon-Panhard K 11, vers 1916

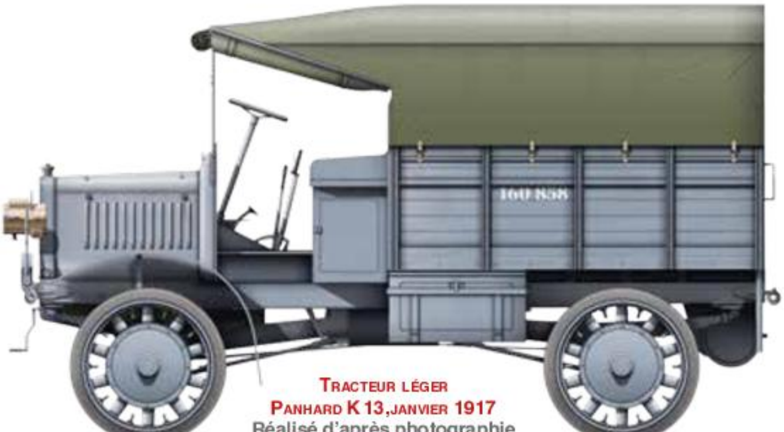
Le 1782 appartient à un groupe d'artillerie lourde inconnu, identifié par un griffon. Un spectaculaire bariolage a fait son apparition : cette mesure d'ensemble pour les matériels d'artillerie, pièces, caissons et tracteurs, ne sera jamais généralisée.

Les TRACTEURS À ADHÉRENCE TOTALE PANHARD de la Grande Guerre

D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, croisé avec les fiches Mines et documents divers. Données parfois contradictoires.

Type	*Puiss. fiscale*	*Moteur*	*Alésage x course*	*Cylindrée en cm^3*	*Régime normal*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de production*	*Empattement*	*Dim. des bandages (en mm)* avant jumelés	arrière jumelés	*Remarques*
K8	35 HP	V6F 6 cyl.	100×140	6597	1000 tr/mn	4000 kg	**3500 kg**	1911	3,32 m	(avt simples)	.... x	prototype
K11	35 HP	T4L 4 cyl.	125×150	7363	950 tr/mn	4900 kg	**3500 kg**	1913-15	3,32 m	1010×120	1010×120	
K13	28 HP	SK4F 4 cyl.	105×140	4849	1000 tr/mn	4900 kg	**2000 kg**	1915-19	3,00 m	1000×120	1000×120	sans soupape

PANHARD SOUS LES DRAPEAUX, 1915-1918

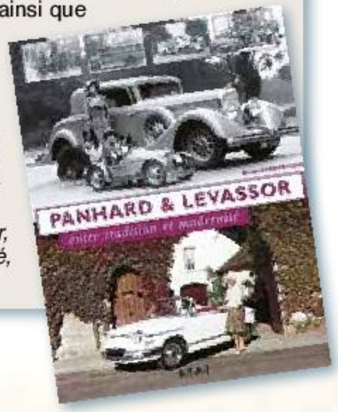


Tracteur léger Panhard K 13, janvier 1917
Réalisé d'après photographie comme tous nos profils, ce tracteur est mis en service aux armées dans sa livrée d'origine gris perle (« *gris artillerie* »). Son immatriculation 160 858 est partiellement supposée. La forme particulière de la bâche — d'un modèle courant sur les tracteurs lourds Renault EG et plus rare sur les Latil TAR —, semble avoir été peu usitée sur les Panhard.

Une référence absolue

Dans cet ouvrage, Bernard Vermeylen s'est livré à un formidable travail, donnant l'intégralité des types Panhard des origines à la fin, ainsi que tous les chiffres de production, année par année. C'est grâce à cette manne documentaire que nous avons pu donner à notre propre étude toute la précision voulue. Ouvrage chaudement recommandé.

Panhard & Levassor, entre tradition et modernité, *ETAI 2005.*



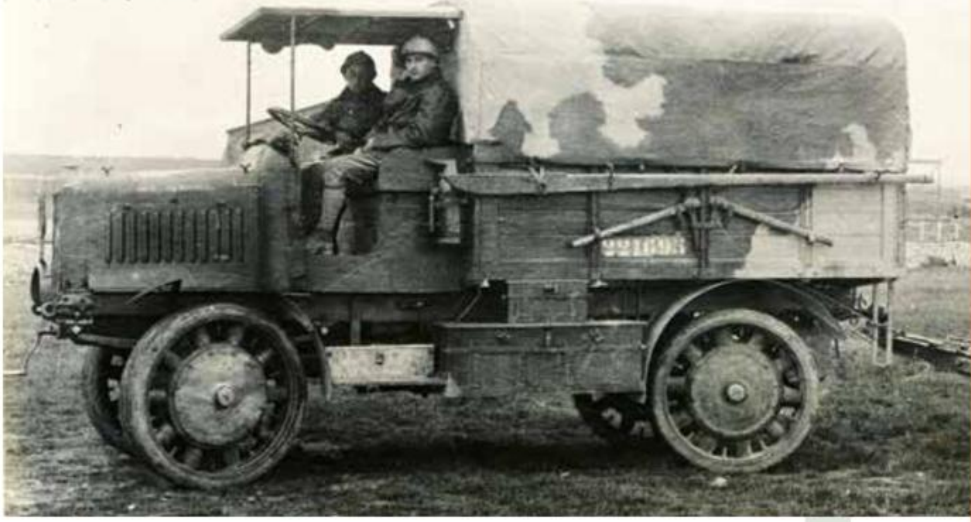
La seconde tranche de 50 tracteurs K11 est annulée mais le mouvement est lancé. Les 50 premiers sont livrés d'août 1913 à mars 1914. La majorité d'entre eux va servir au **1er groupe du 4e régiment d'artillerie lourde**, qui entre en campagne avec 24 pièces de 120 long et 36 tracteurs K 11, tandis qu'avenue d'Ivry sa construction est relancée. Elle s'achèvera dès janvier 1915 car, dans la catégorie des *tracteurs lourds*, les Latil TAR (40 HP) et Renault EG (50 HP) se sont imposés à l'épreuve des premiers mois de guerre face aux K 11 et ces derniers sont à présent considérés insuffisamment puissants.

La centaine d'exemplaires produits, dotant trois ou quatre groupes d'artillerie lourde, disparaîtra au fur et à mesure des opérations et des remplacements. Et, à l'Armistice, plus aucun K11 ne demeure en service.

Le K13, un tracteur léger

En vue de l'épreuve militaire d'endurance de juillet 1914, Panhard avait fait inscrire, sous les nos **51** et **52**, un « *tracteur 8 tonnes* », moins puissant que son « *15 tonnes* » K11. Mais ce nouveau type, le futur **K13**, ne se présentera pas et il faut attendre 1915 pour que ce modèle se voie classé 28 HP selon la formule des Mines, au lieu des 35 HP de son prédécesseur immédiat.

Le premier K 13 est présenté aux essais militaires en juillet 1915, puis les exemplaires de série sortent de l'avenue d'Ivry à partir de septembre 1915, à destination des groupes d'artillerie lourde à tracteurs (ALT) dotés des canons dont le tonnage ne justifie pas l'emploi de moteurs de 40 ou 50 HP. Pour ses *tracteurs légers*, l'artillerie avait fixé son choix sur un modèle d'origine américaine facilement disponible, le Jeffery (puis Nash) Quad, qui sera présent en nombre dans l'ALT en 1916. Mais, comme pour les tracteurs lourds, il est intéressant pour les tracteurs légers de doubler les approvisionnements avec un modèle à venir de l'industrie nationale, d'où le lancement en série du K 13, dont les ultimes exemplaires sortiront en novembre 1919 (➠ *tableau*)



1918

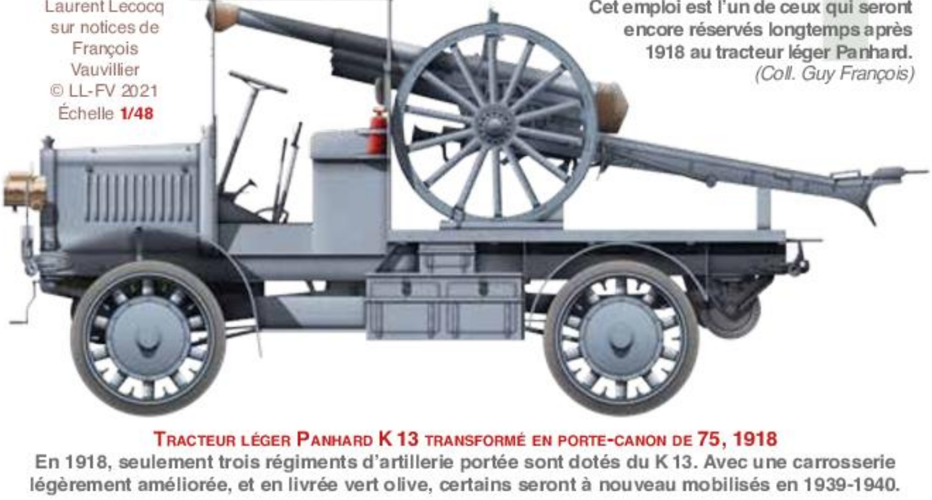
Le **K 13**, pourvu d'un moteur Panhard de plus faible cylindrée que celui du K 11 et sans soupapes, a pour autres particularités son châssis plus court, ses roues à dix rais et son treuil déplacé à l'arrière. Le tracteur ci visible, de fabrication tardive comme l'on peut en juger par la hauteur de son immatriculation 221 695 , a reçu un bariolage partiel apposé sur sa finition d'usine gris perle. Il remplit un rôle nouveau, la traction d'un matériel de 75 contre avions sur remorque. Cet emploi est l'un de ceux qui seront encore réservés longtemps après 1918 au tracteur léger Panhard. *(Coll. Guy François)*

Tracteurs à adhérence totale *(pas d'export)*

Type	*Période de production*							*Total*
	1913	*1914*	*1915*	*1916*	*1917*	*1918*	*1919*	
K 11	9	86	10	—	—	—	—	105
K 13	—	—	42	72	364	210	2	690

Seul de tous les véhicules couverts par notre étude, le tracteur léger K13 jouira d'un douteux privilège : celui d'être à nouveau présent aux armées en 1939-1940, essentiellement dans sa version porte-canon de 75, en attendant la modernisation, à peine entamée en mai 1940, des régiments d'artillerie portée. ■

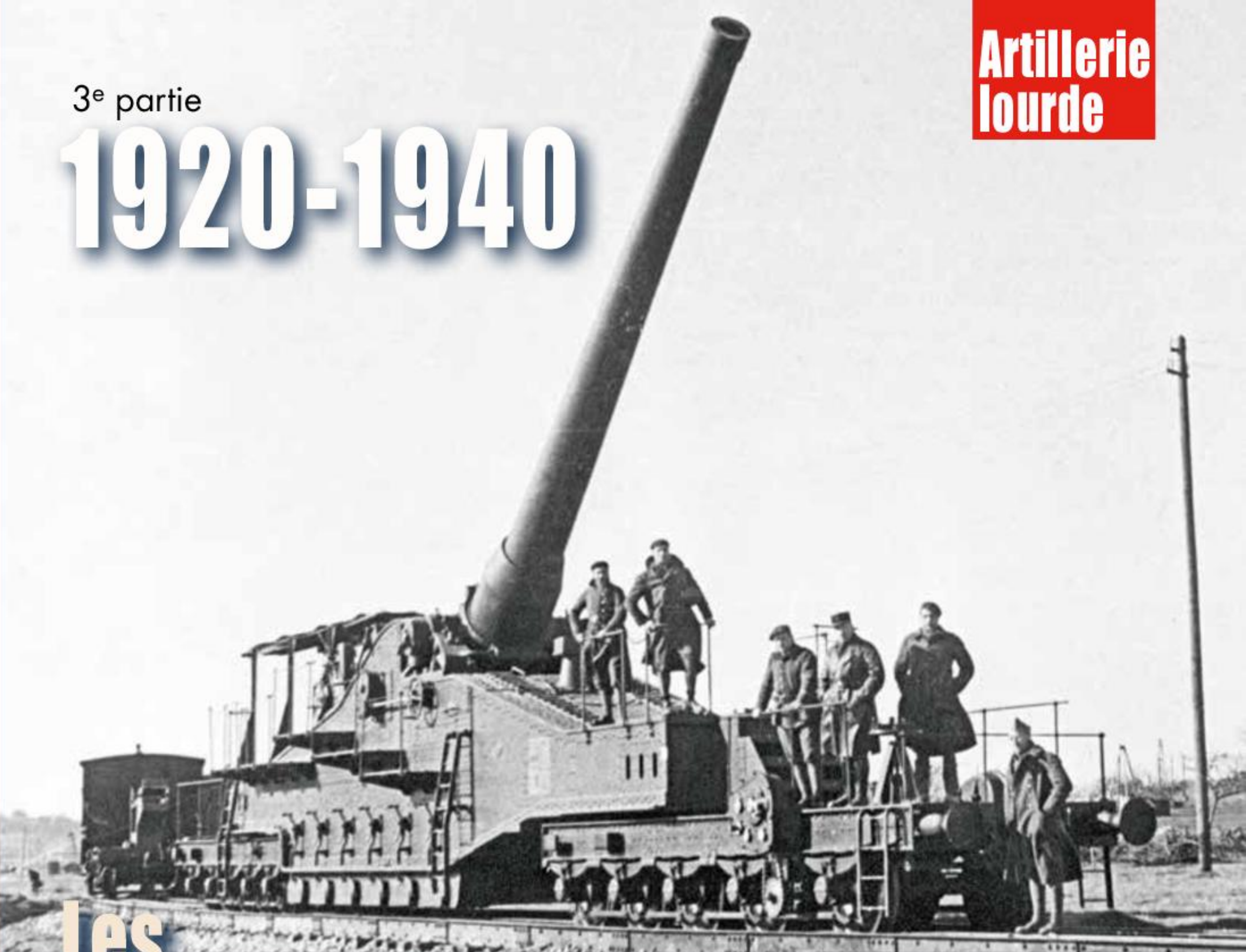
Profils de Laurent Lecocq sur notices de François Vauvillier © LL-FV 2021 Échelle **1/48**



Tracteur léger Panhard K 13 transformé en porte-canon de 75, 1918
En 1918, seulement trois régiments d'artillerie portée sont dotés du K 13. Avec une carrosserie légèrement améliorée, et en livrée vert olive, certains seront à nouveau mobilisés en 1939-1940.

3e partie

1920-1940



En titre. **Le canon de 274 mm modèle 1917** est une bouche à feu puissante portant jusqu'à 29 100 m. Prévus à l'origine pour armer les 50 premiers affûts à glissement, seuls 24 canons sont construits et 16 d'entre eux équipent les affûts à glissement équipés de 32 cm modèle 1870-81. Nous voyons ici un canon en batterie en 1939 sur un épi menaçant des sites stratégiques allemands. En 1940, ces canons ne tirent aucun obus contre l'ennemi qui remettra en service plusieurs matériels, employés jusqu'en 1945. *(Coll. Guy François)*

Les matériels d'ALVF

SCHNEIDER À GLISSEMENT

Guy François

Les matériels à glissement, solution de circonstance, ont fait la preuve de leur valeur pendant la Grande Guerre. Avant 1940, malgré la nécessité de construire des épis de tir impossibles à camoufler, la formule séduit toujours les états-majors, notamment pour couvrir les avancées des positions fortifiées et par la facilité de construire dès le temps de paix des positions menaçant les points de concentration et la logistique de l'ennemi.

En premier lieu, la période de l'après-guerre se traduit par la bonne fin donnée au programme de 1917, inachevé lorsque sonna le clairon de l'Armistice :

– huit canons de 305 modèle 1893-96 glissement, en cours de réalésage en novembre 1918, donneront naissance au type 320 G ;

– 24 canons de 274 modèle 1917 se trouvant à un stade avancé de construction à Ruelle, sont destinés à être montés sur affûts à glissement à deux boggies de cinq essieux existants. Les premiers tubes apparaissent en 1919 et il est décidé de moderniser les 16 affûts portant alors des canons de 32 cm modèle 1870-81 en les modifiant pour recevoir la nouvelle pièce. Menée dans les années vingt, cette opération très réussie permet de disposer d'un parc de 16 matériels neufs pouvant tirer jusqu'à 29 100 m ;

Quant à la modernisation des nombreux canons de 32 cm modèles 1870-84 et 1870-93, elle se traduit, après l'Armistice, par la décision de «rajeunir» les rayures des pièces existantes. Ce travail est pro-

LES MATÉRIELS D'ALVF SCHNEIDER À GLISSEMENT (3)

Toutes les pièces à glissement, de 1916 à 1940

N° AT[A]	Canon	Nom	Baptême	Modifications et observations[A]
P 3001	32 mle 1870-84	*Kadour*	R1893 n° 1	
P 3002	32 mle 1870-84	*Sans Pitié*	R1894 n° 1	
P 3003	32 mle 1870-84	*Charles Humbert*	R1893 n° 2	Tfé 320 mle 70-30
P 3004	32 mle 1870-84	*Le Vengeur*	R1894 n° 3	
P 3005	32 mle 1870-84	*Karsavina*	R1888 n° 14	R1888 n° 10
P 3006	32 mle 1870-84	*Old Jack*	R1887 n° 4	R1897 n° 5 puis Tfé 320 mle 70-30
P 3007	32 mle 1870-84	*La Corse*	R1888 n° 7	R1894 n° 4
P 3008	32 mle 1870-84	*Germaine*	R1888 n° 3	R1889 n° 1 puis Tfé 320 mle 70-30
P 3009	32 mle 1870-84		R1886 n° 6	
P 3010	32 mle 1870-84		R1888 n° 4	
P 3011	32 mle 1870-84		R1885 n° 5	
P 3012	32 mle 1870-84		R1889 n° 10	
P 3013	32 mle 1870-84	*L'Africaine*	R1889 n° 12	1870-81 H1888 n° 28 puis 274 mle 1917
P 3014	32 mle 1870-84	*La Mouquère*	R1888 n° 8	1870-81 H1887 n° 13 puis 274 mle 1917
P 3015	32 mle 1870-84	*Lucienne*	R1887 n° 8	1870-81 H1888 n° 24 puis 274 mle 1917
P 3016	32 mle 1870-84	*Simone*	R1888 n° 1	1870-81 H1883 n° 14 puis 274 mle 1917
P 3017	32 mle 1870-84		R1894 n° 2	1870-81 H1882 n° 2 puis 274 mle 1917
P 3018	32 mle 1870-84		R1897 n° 1	1870-81 H1882 n° 4 puis 274 mle 1917
P 3019	32 mle 1870-84		R1897 n° 2	1870-81 H1887 n° 8 puis 274 mle 1917
P 3020	32 mle 1870-84		R1897 n° 4	1870-81 H1883 n° 13 puis 274 mle 1917
P 3021	32 mle 1870-84		R1889 n° 2	
P 3022	32 mle 1870-84		R1886 n° 1	
P 3023	32 mle 1870-84		R1888 n° 2	
P 3024	32 mle 1870-84		R1887 n° 5	
P 3025	32 mle 1870-84	*Lymos*	R1887 n° 2	
P 3026	32 mle 1870-84	*L'Aiglon*	R1886 n° 3	Tfé 320 mle 70-30
P 3027	32 mle 1870-84		R1889 n° 13	Tfé 320 mle 70-30
P 3028	32 mle 1870-84		R1889 n° 11	Tfé 320 mle 70-30
P 3029	32 mle 1870-84		R1887 n° 7	Tfé 320 mle 70-30
P 3030	32 mle 1870-84	*Ardente*	R1887 n° 6	
P 3031	32 mle 1870-93	*Boute-en-train*	R1899 n° 3	
P 3032	32 mle 1870-93	*Brise tout*	R1899 n° 5	Tfé 320 mle 70-30
P 3033	32 mle 1870-93	*La Joyeuse*	R1899 n° 2	
P 3034	32 mle 1870-93		R1899 n° 1	
P 3035	32 mle 1870-93		R1900 n° 1	
P 3036	32 mle 1870-93		R1899 n° 4	
P 3037	32 mle 1870-81	*Bourrasque*	H1883 n° 5	274 mle 1917 R1918 n° 1
P 3038	32 mle 1870-81	*Cyclone*	H1888 n° 20	274 mle 1917
P 3039	32 mle 1870-81	*Tempête*	H1887 n° 11	274 mle 1917
P 3040	32 mle 1870-81	*Simoun*	H1888 n° 25	274 mle 1917
P 3041	32 mle 1870-81	*La Bretagne*	H1887 n° 9	274 mle 1917
P 3042	32 mle 1870-81	*Ouragan*	Cr S1883 n° 4	274 mle 1917
P 3043	32 mle 1870-81	*L'Espérance*	Cr S1884 n° 5	274 mle 1917
P 3044	32 mle 1870-81		H1888 n° 29	274 mle 1917
P 3045	274 mle 1893-96		R1902 n° 1	274 mle 1887 R1894 n° 2
P 3046	274 mle 1893-96	*Marie-Louise*	R1901 n° 2	274 mle 1893 R1895 n° 3
P 3047	274 mle 1893-96		R1903 n° 1	274 mle 1887 R1894 n° 1
P 3048	274 mle 1893-96		R1902 n° 3	274 mle 1893 R1895 n° 2[B]
P 3049	274 mle 1893-96		R1902 n° 2	Tfé 285 mle 1917 R1917 n° 2[C]
P 3050	274 mle 1893-96		R1901 n° 1	Tfé 285 mle 1917 R1917 n° 1[C]
P 3051	305 mle 1893-96	*La Terreur*	R1901 n° 3	
P 3052	305 mle 1893-96	*La Franc-Comtoise*	R1902 n° 8	Tfé 320 mle 1917 R1918 n° 4
P 3053	305 mle 1893-96	*Tunisienne*	R1900 n° 9	
P 3054	305 mle 1893-96		R1902 n° 9	Tfé 320 mle 1917 R1918 n° 6
P 3055	305 mle 1893-96		R1902 n° 4	Tfé 320 mle 1917 R1919 n° 3
P 3056	305 mle 1893-96		R1900 n° 5	Tfé 320 mle 1917
P 3057	305 mle 1893-96		R1902 n° 5	240/155 « Pérou » LH1907 Tfé 155LP[C]
P 3058	305 mle 1893-96		R1902 n° 7	Tfé 320 mle 1917 R1918 n° 1 *Joyeux*
P 3059	340 mle 1893	*La Fanchette III*	R1894 n° 1	R1895 n° 1 *Atchoum* en 1939
P 3060	340 mle 1893	*La Finette*	R1894 n° 2	
P 3068	370 mle 1875-79			
P 3069	370 mle 1875-79		R1883 n° 4	
P 3070	370 mle 1875-79		R1883 n° 5	
P 3071	370 mle 1875-79			
P 3072	305 mle 1893-96 M		R1905 n° 3	320 mle 1917 *Timide* en 1939
P 3073	305 mle 1893-96 M			320 mle 1917 *Grincheux* en 1939
P 3074	305 mle 1893-96 M		R1907 n° 4	320 mle 1917 *Simplet* en 1939
P 3075	305 mle 1906			
P 3076	305 mle 1906		R1911 n° 3	
P 3077	305 mle 1906			
P 3078	305 mle 1906-10			
P 3079	305 mle 1906-10		R1913 n° 1	
P 3080	305 mle 1906-10			
P 3081	340 mle 1884		R1886 n° 1	
P 3082	340 mle 1884		R1886 n° 2	
P 3083	340 mle 1881		R1887 n° 1	
P 3084	340 mle 1881		R1886 n° 2	
P 3085	340 mle 1881		R1892 n° 1	
P 3086	340 mle 1881		R1886 n° 2	
P 3087	340 mle 1881		R1886 n° 1	
P 3088	340 mle 1881		R1885 n° 3	
P 3091	520 mle 1916		Ct 1917 n° 1	détruit lors d'essais le 27 juillet 1918
P 3092	520 mle 1916		Ct 1917 n° 2	
P 5001	340 mle 1912		Ct 1914 n° 4	
P 5002	340 mle 1912		R1914 n° 7	
P 5003	340 mle 1912		R1914 n° 3	
P 5004	340 mle 1912		Ct 1914 n° 3	
P 5005	340 mle 1912		R1914 n° 2	
P 5006	340 mle 1912		R1914 n° 8	
P 5007	340/240 LP		Ct 1914 n° 1	affût à 37° rayé à 4°
P 5008	340/240 LP		R1914 n° 1	affût à 50° rayé à 4°
P 5094	340 mle 1912		R1913 n° 15	
P 5095	340/210 TLP		Ct 1915 n° 4	Tfé 340/224-100 cal. Ct1926
P 5096	340/240 LP		Ct 1914 n° 5	
P 5097	340 mle 1912		SCd 1913 n° 7	
P 5098	340/240 LP		SCd 1913 n° 8	affût à 37° rayé à 5° 30
P 5099	340 mle 1912			
AT 47969	340/224 TLP-150 cal.		Ct 1913 n° 9	Tfé 340/224 Ct 1927 n° 1

NOTES

A. Au milieu des années vingt, le calibre est désormais exprimé en millimètres pour tous les modèles de bouches à feu et seuls les deux derniers chiffres de la décade du modèle sont exprimés. L'immatriculation **P** (pour *pièce*) est remplacée par **AT** (pour *affût-truck*) suivi du numéro et se généralise au milieu des années trente.

B. **P 3048** sabordé et détruit complètement le 27 mai 1918.

C. **P 3049**, **P 3050** et **P 3057** capturés le 27 mai 1918, puis restitués à la France en bon état en juin 1919.

gressivement réalisé à Ruelle sur 20 matériels et les affûts sont réparés au centre d'organisation de l'ALVF à Neuvy-Pailloux. Toutefois, après étude, une modernisation plus importante est effectuée sur huit affûts-trucks dont les bouches à feu

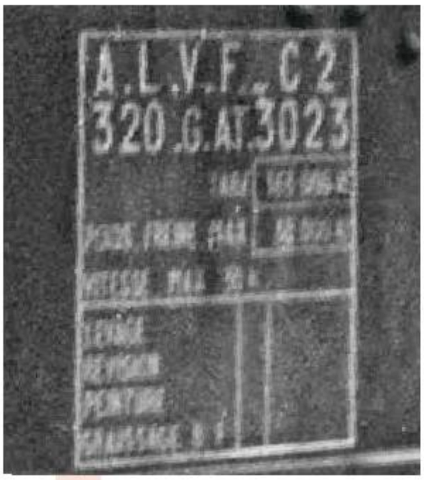
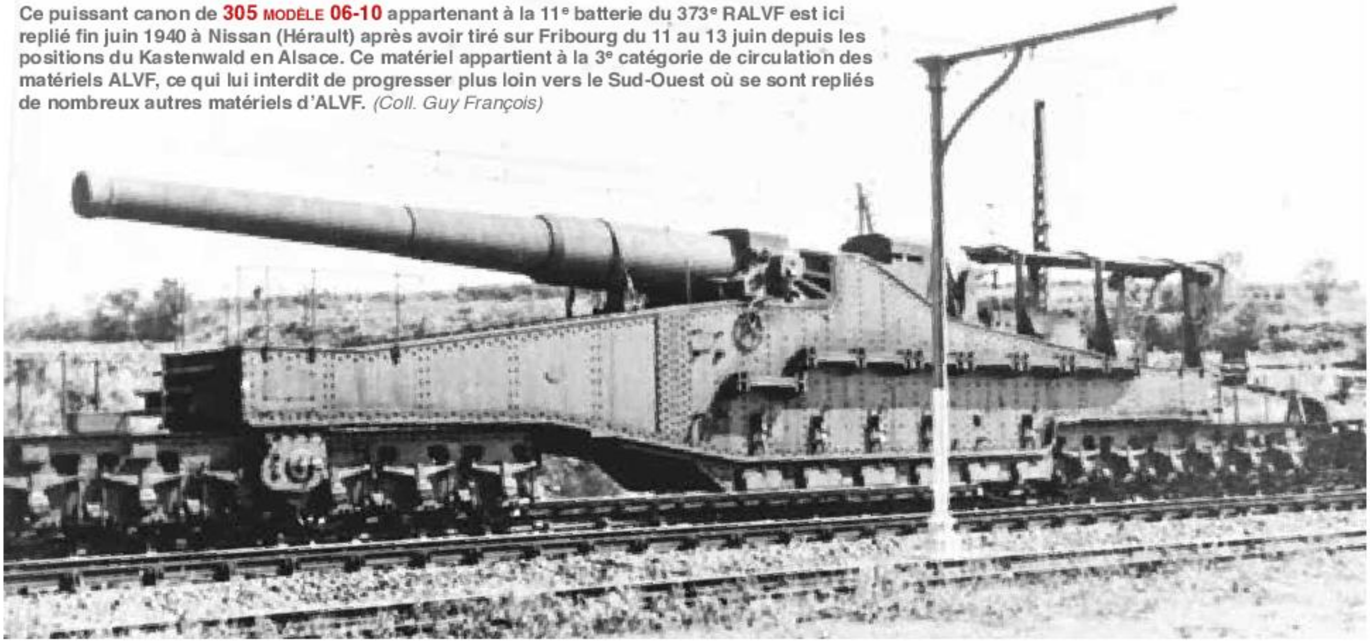


TABLEAU D'INSCRIPTIONS apposé de chaque côté des matériels ALVF et prévu par l'Instruction du 4 novembre 1935. La peinture employée est le « jaune chromé » :
Sur l'exemple présenté :
1re ligne : **A.L.V.F. C 2 : le « C » correspond aux trois catégories de vitesse maximum autorisée :**
A.L.V.F. C 1 : non limitée.
A.L.V.F. C 2 : 40 km/h sauf les 240 Mle 84 et 17, 240 Mle 93-96 M, 340 Mle 93 et 320 Mle 70-84 et 70-93 pour lesquels la vitesse est limitée à 30 km/h.
A.L.V.F. C 3 : 20 km/h sauf les 305 Mle 06 et 06-10 pour lesquels elle est de 30 km/h.
2e ligne : **320.G.AT 3023 : calibre, G pour glissement (ou B pour berceau), AT pour affût-truck suivi du numéro de série.**
3e ligne : **tare.**
4e ligne : **poids freiné max(imum).**
5e ligne : **vitesse max(imum).**
Lignes suivantes : **dates de levage, de révision, de peinture et de graissage.**
(Coll. Guy François)

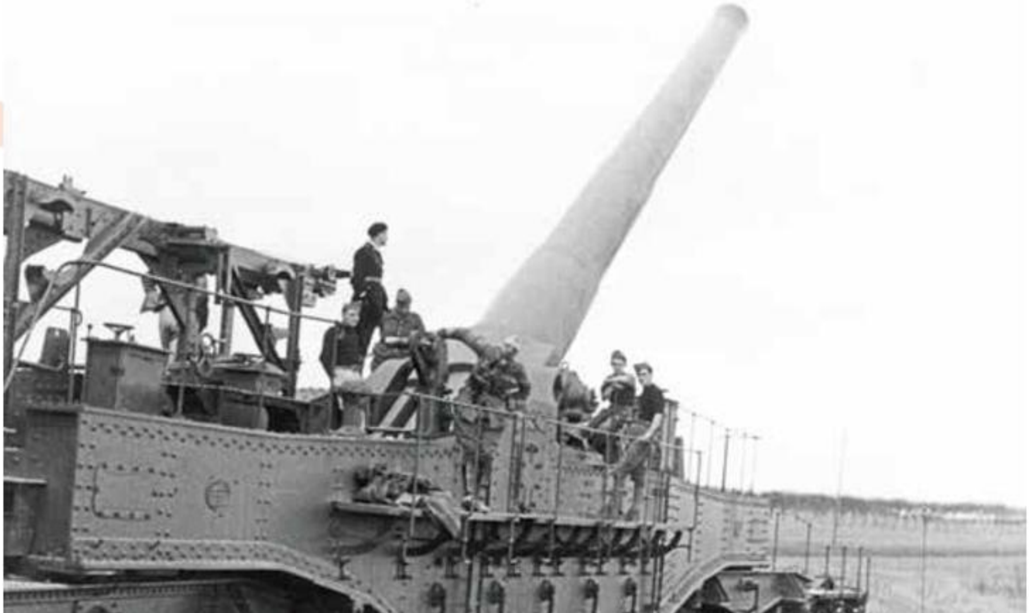
Dans les années trente, un affût à glissement de 340 MODÈLE 12 stationne à Châlons-sur-Marne où est implanté le 372e RALVF, seul régiment du temps de paix servant des matériels ALVF depuis 1929. De nombreux officiers de réserve sont formés par ce régiment afin de compléter les cadres des cinq régiments ALVF prévus à la mobilisation. *(Coll. Guy François)*

sont modifiées par agrandissement de la chambre, ce qui supprime en même temps l'usure initiale des rayures des tubes. Le principal avantage de cette modification, adoptée réglementairement en 1930, est d'améliorer la portée des canons de plus de 3000 m. Les sept canons de 32 cm modèle 1870-84 et l'unique canon modèle 1870-93 ayant reçu avant-guerre cette modification prennent alors l'appellation de « *320 mm modèle 70-30* ».[1]

La transformation des vingt pièces restantes anciennes de 32 cm au standard « 70-30 » est décidée en 1939 mais, en juin 1940, 12 seulement



Ce puissant canon de 305 modèle 06-10 appartenant à la 11e batterie du 373e RALVF est ici replié fin juin 1940 à Nissan (Hérault) après avoir tiré sur Fribourg du 11 au 13 juin depuis les positions du Kastenwald en Alsace. Ce matériel appartient à la 3e catégorie de circulation des matériels ALVF, ce qui lui interdit de progresser plus loin vers le Sud-Ouest où se sont repliés de nombreux autres matériels d'ALVF. *(Coll. Guy François)*



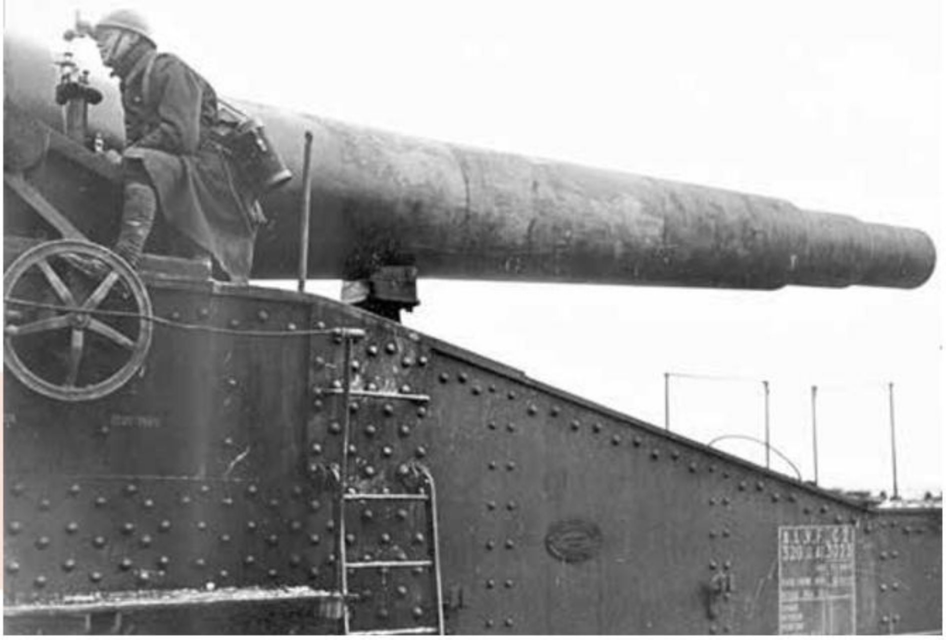
Un des deux canons de 340 modèle 12 sur affût à glissement de la 1re batterie du 372e RALVF est déployé sur un épi de la position de Volmerange ,dans le secteur de la 3e armée. Les matériels de cette batterie sont stockés à Metz pour être mis en batterie très rapidement afin d'assurer la couverture générale. Lors de la crise de 1938 et encore au printemps 1939, la batterie occupe ses positions de tir, ce qu'elle renouvelle à la déclaration de guerre. *@ ECPAD - France*

Entre les deux guerres, un programme de modernisation incomplètement réalisé

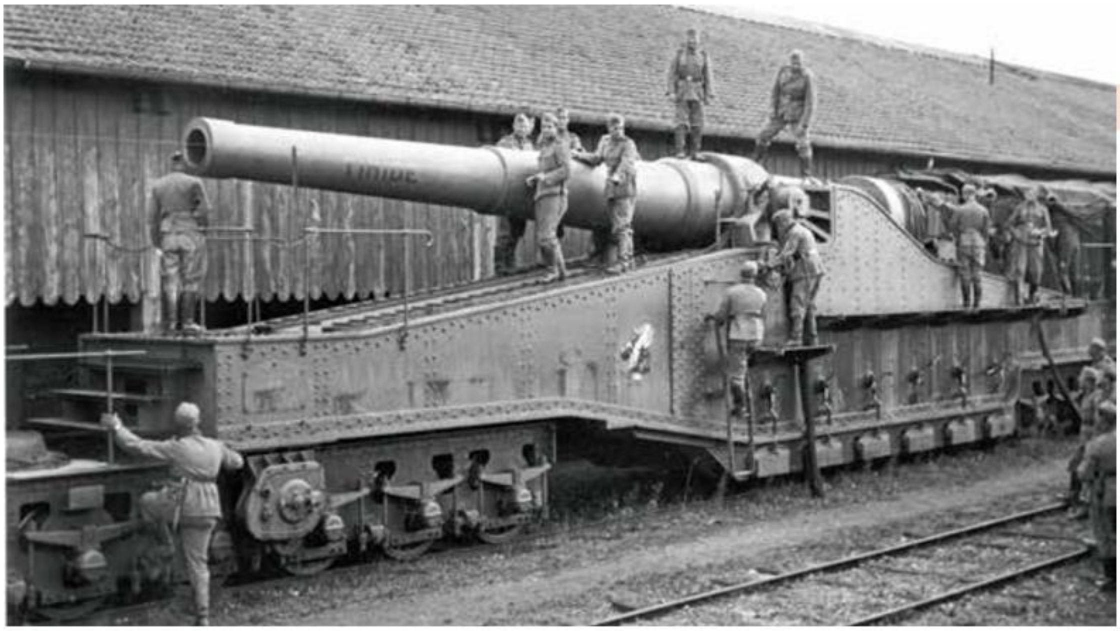
NOTE

[1] Au milieu des années vingt, le calibre de toutes les pièces d'ALVF est exprimé en millimètres et le millésime d'adoption limité à la mention de la ou des décades.

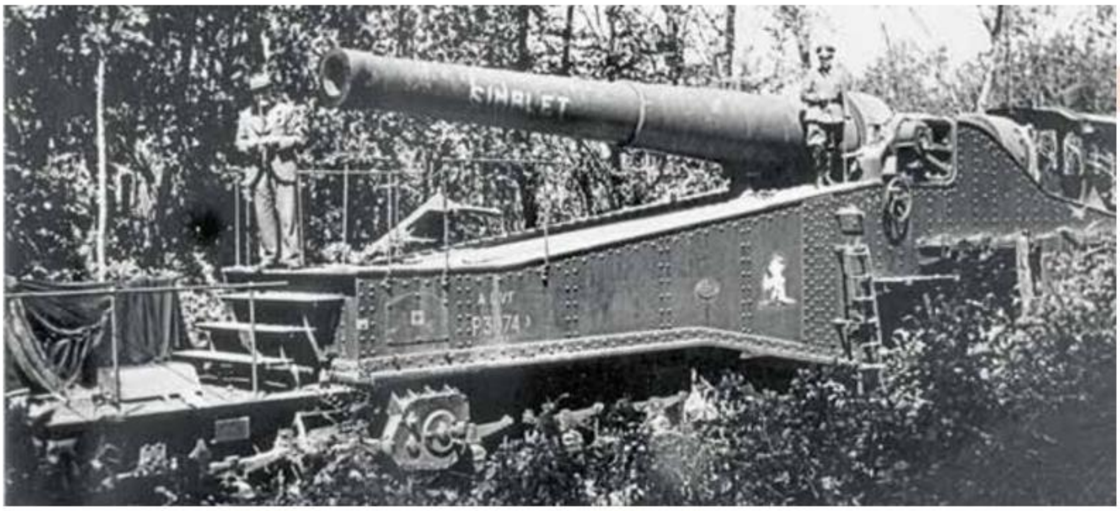
LES MATÉRIELS SCHNEIDER À GLISSEMENT (3)



Les rayures du 320 modèle 70-84 AT 3023 ont été rafraîchies avant-guerre et ce matériel est prévu en 1939 pour être mis au standard 70-30 consistant en un agrandissement de la chambre. Sur cette vue de 1940 prise à Neuvy-Pailloux, la pièce a peut-être déjà subi cette transformation et est en instance de mobilisation. Les circonstances l'empêcheront de rejoindre les huit matériels de 320 modèle 70-30 transformés avant-guerre et mobilisés dès 1939. *(Coll. Guy François)*



Le 320 modèle 17 *Timide*, AT 3072 de la 4e batterie du 372e RALVF, vient d'être capturé à Gray (Haute-Saône). Ce matériel a effectué des tirs en Lorraine puis, à compter du 13 juin 1940, *Timide* se replie depuis Pagny-sur-Moselle avec la 6e batterie de 340 modèle 93. Malheureusement, si un 340 G peut échapper de justesse à l'ennemi pour gagner Bayonne, les trains de l'autre 340 et du 320 *Timide* sont bloqués à Gray par l'irruption de colonnes blindées allemandes. *(Coll. Guy François)*



Le 320 modèle 17 *Simplet*, AT 3074 (encore marqué «P»), de la 4e batterie du 372e RALVF, est porté disparu avec l'autre matériel de sa section. Il a reçu l'ordre de gagner l'Alsace le 13 juin car les pièces du 373e RALVF viennent de se replier et des matériels d' ALVF allemands en ont profité pour se révéler. Cette photographie allemande montre que les pièces ont transité avant leur capture sur des voies ferrées secondaires non localisées avec précision. *(Ancienne collection Grentzinger)*

auront pu recevoir cette modification, sans avoir eu le temps d'être mobilisées.

Le **programme de construction du 21 octobre 1939** prévoit, en ce qui concerne les matériels à glissement, la remise en état de notre unique 520,[2] la révision des quatre canons de 370 modèle 75-79, le réalésage des huit canons de 340 modèles 81 et 84 au modèle de l'obusier de 370 modèle 15 et leur montage sur leurs anciens affûts modifiés pour le tir à 65°, et enfin le montage de deux canons de 320 modèle 17 sur deux affûts portant encore des 305 modèle 93-96 utilisés avant-guerre pour l'instruction. Les travaux sur ces matériels ne pourront être terminés à la date de l'armistice.

Longue portée (LP) et très longue portée (TLP) de 1919 à 1940

Durant les années 1919 à 1923, les travaux sur les pièces LP et TLP, amorcés au printemps 1918,[3] «*n'avancent qu'avec une désespérante lenteur*» aux dires mêmes du colonel Challéat et enregistrent des mécomptes. Les essais balistiques de 1924 du 240/155 et d'un 240 LP sont

NOTES

[2] ➠ GBM 135 pages 22-23.

[3] Sur l'origine et les premiers résultats de ce programme, ➠ GBM 135 page 28.

très décevants : les tubes rayés à 4° ne permettent pas d'obtenir les portées escomptées et les obus présentent une tenue défectueuse. Les études doivent être reprises. En 1925, le général Challéat, apôtre des tirs à très longue portée, est nommé inspecteur des études et expériences techniques de l'artillerie (IEETA) et dès lors une impulsion nouvelle est donnée au problème des tirs TLP. Durant cette période, les résultats suivants sont enregistrés au champ de tir en mer de Saint-Pierre-Quiberon :

Pièces de 340/240 LP

– en 1926, les obus de 165 kg au tracé ALVF atteignent la portée de 48000 m dans le canon de 240 LP rayé à 5°30 tirant depuis l'affût **P5098** à 37°. Hélas, une fissure sur un longeron de tourillon interrompt les essais ;

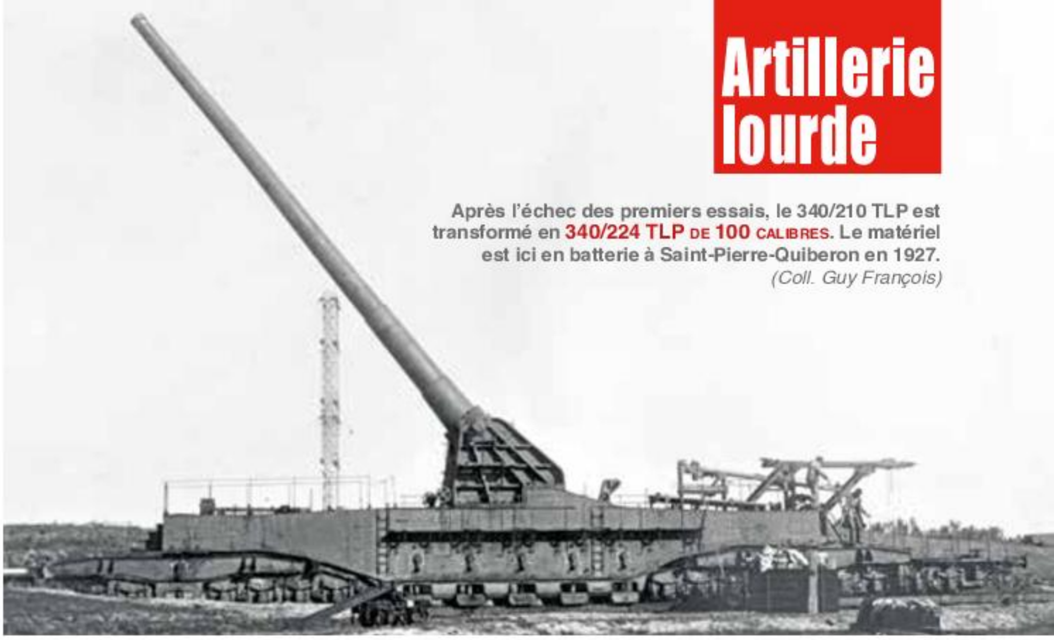
– en 1927, la pièce **P5098** tire jusqu'à 53390 m à la vitesse de 1192 m/s.

Les essais se prolongent jusqu'en 1929 et, l'année suivante, les conclusions permettent de fixer à 53000 m la portée des matériels de 340/240 sur affût à 37° et à 60000 m la portée sur affût à 50°.

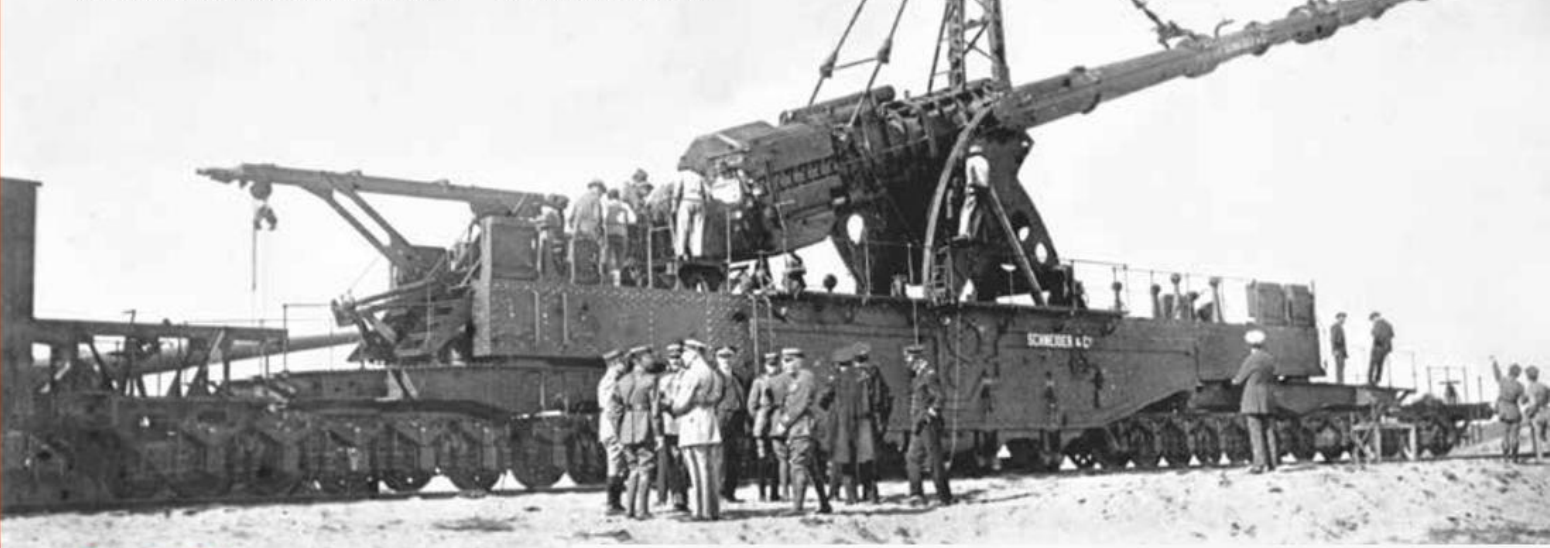
Malheureusement, après ces expériences, le manque de crédits ne permet pas le retubage des bouches à feu existantes qui ne redeviendra d'actualité qu'en 1939. Les bouches à feu en attente de rayage ne pourront être mises en service avant juin 1940 et elles seront capturées à Saint-Pierre-Quiberon.

Pièces de 340/210 et 340/224 TLP

La bouche à feu de 340/210 L/110 avait subi ses tirs d'épreuve en 1921 à des vitesses enregistrées jusqu'à 1339 m/s. Rayé à 4°, le matériel est essayé en 1924 à Saint-Pierre-Quiberon mais les dif-

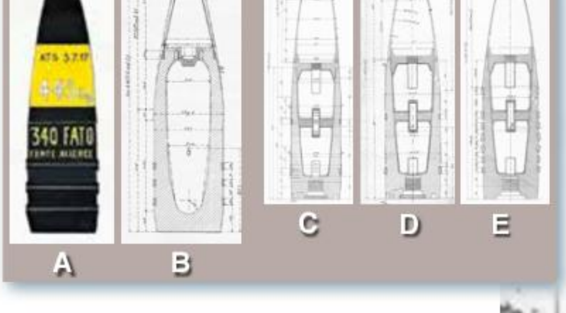


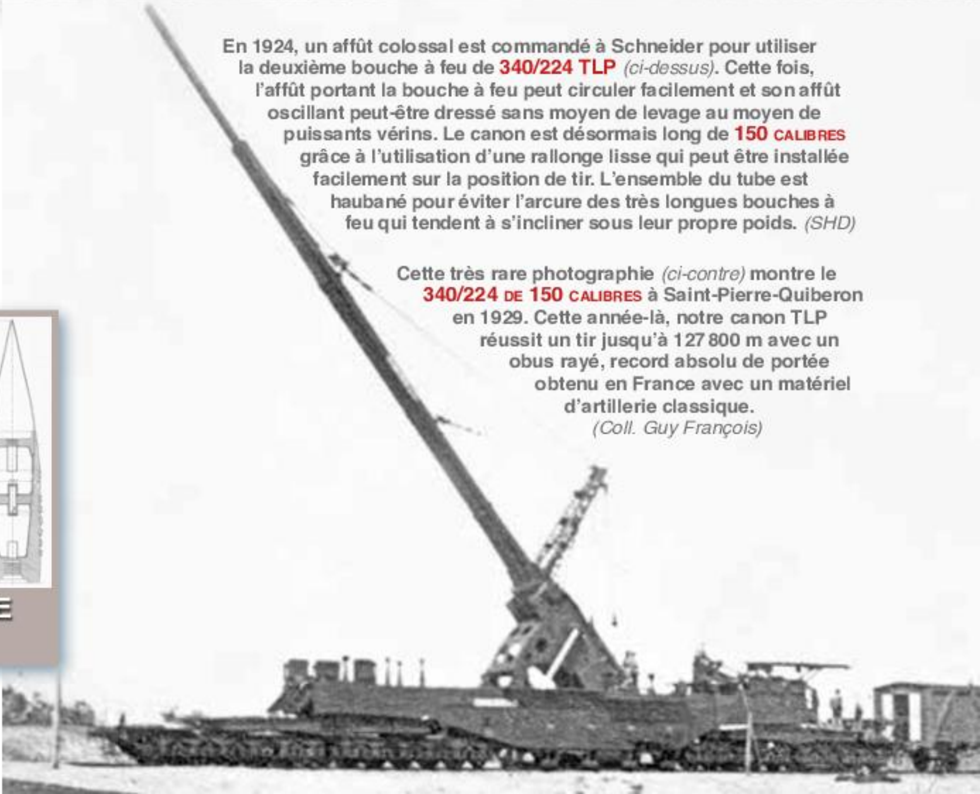
Après l'échec des premiers essais, le 340/210 TLP est transformé en **340/224 TLP de 100 calibres**. Le matériel est ici en batterie à Saint-Pierre-Quiberon en 1927. *(Coll. Guy François)*



Obus de 340 TLP
A - Mle 1917 : 445 kg, V° 916 m/s, portée 31900 m.
B - Mle 1931 : 430 kg, V° 970 m/s, portée 37200 m *(les traits fictifs indiquent le tracé du Mle 1917).*

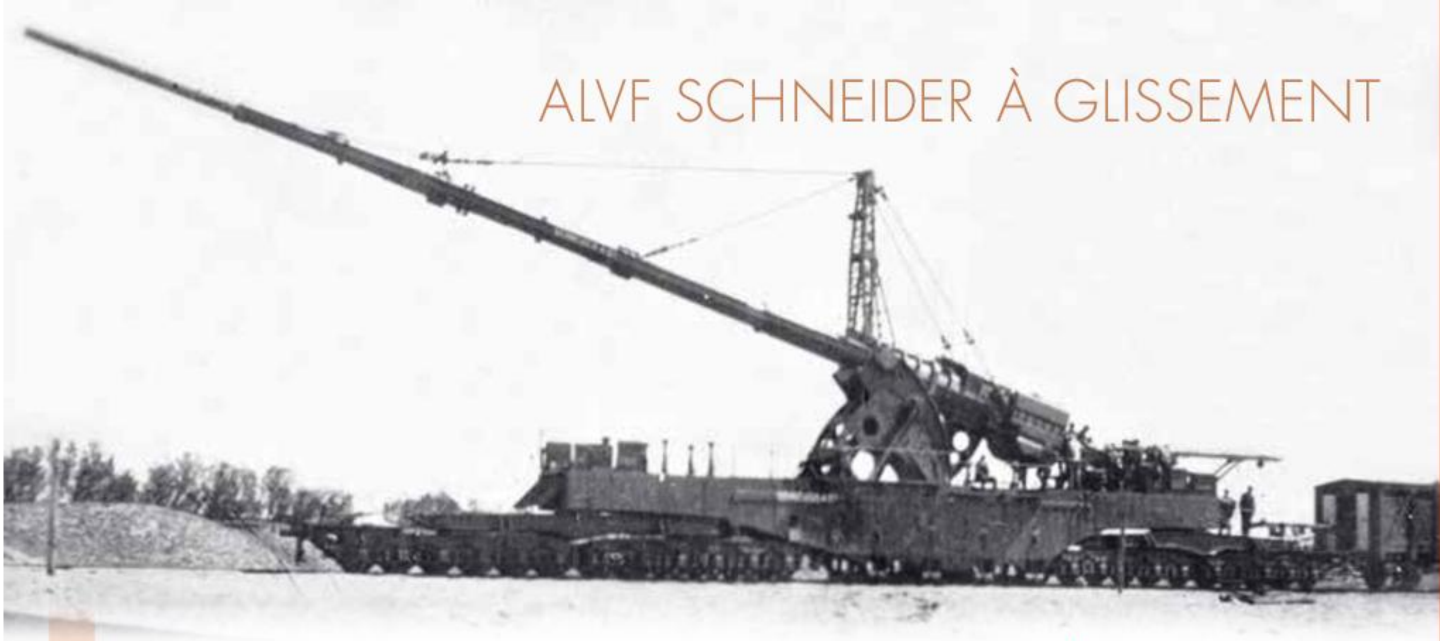
Obus de 340/224 TLP
C - Tracé du 9 mars 1927 : 151 kg, V° 1350 m/s, portée 93750 m (tube de 100 calibres).
D - Tracé du 9 août 1929 : 143 kg, V° 1 450 m/s, portée 97500 m (tube de 100 calibres) ; ou V° 1 526 m/s, portée 127800 m (tube de 150 calibres).
E - Tracé du 26 mars 1931 à six ceintures : 145 kg, V° 1574 m/s, portée 121600 m (tube de 150 calibres).





En 1924, un affût colossal est commandé à Schneider pour utiliser la deuxième bouche à feu de **340/224 TLP** *(ci-dessus)*. Cette fois, l'affût portant la bouche à feu peut circuler facilement et son affût oscillant peut-être dressé sans moyen de levage au moyen de puissants vérins. Le canon est désormais long de **150 calibres** grâce à l'utilisation d'une rallonge lisse qui peut être installée facilement sur la position de tir. L'ensemble du tube est haubané pour éviter l'arcure des très longues bouches à feu qui tendent à s'incliner sous leur propre poids. *(SHD)*

Cette très rare photographie *(ci-contre)* montre le **340/224 de 150 calibres** à Saint-Pierre-Quiberon en 1929. Cette année-là, notre canon TLP réussit un tir jusqu'à 127800 m avec un obus rayé, record absolu de portée obtenu en France avec un matériel d'artillerie classique. *(Coll. Guy François)*



Une autre photographie du canon de **340/224 de 150 calibres** à Saint-Pierre-Quiberon en 1929. L'année suivante, un incident survenu avec le canon de 224 de 100 calibres oblige à abandonner l'emploi des obus rayés. Dès lors, l'emploi d'obus à ceintures multiples n'aboutit pas à des résultats réguliers et la faiblesse des crédits empêche tout nouveau développement du programme des pièces TLP jusqu'aux efforts trop tardifs de 1939. *(Coll. Guy François)*

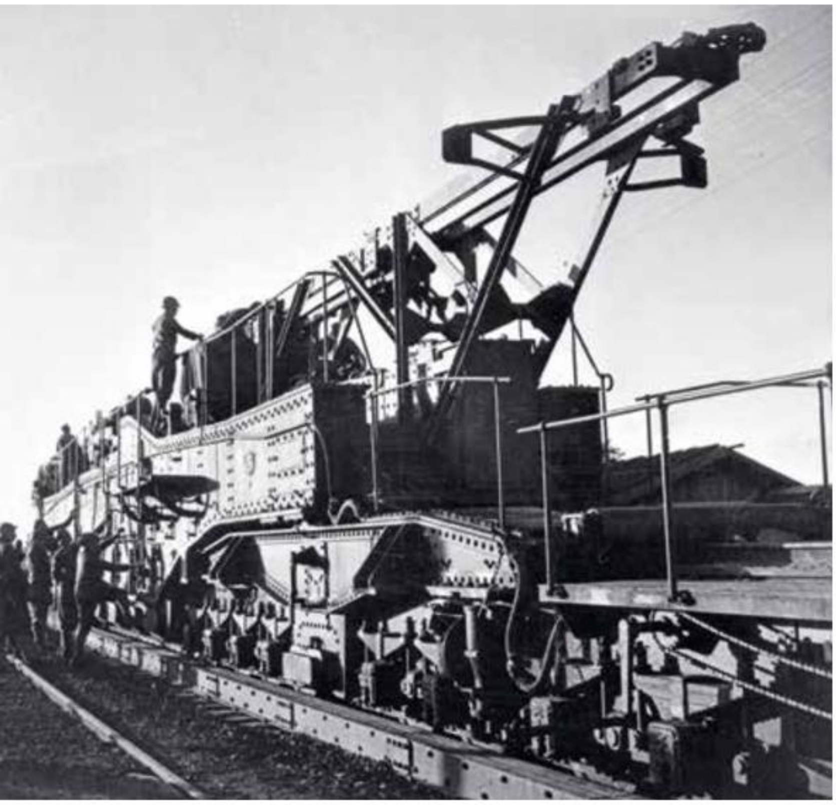
férents types d'obus tirés à 1400 m/s n'atteignent pas les portées escomptées. Dans ces conditions le tube, dont l'usure est rapide, est renvoyé au Creusot pour être réalésé au calibre de 340/224 (100 calibres) et rayé à 5°. Le succès vient enfin couronner les efforts puisque les obus rayés tirés par la pièce **P5095** en novembre 1927 atteignent des portées de 92000 à 94000 m.

En mai 1929, plusieurs types d'obus sont essayés, confirmant les résultats précédents à la vitesse de 1350 m/s. Malheureusement, le 6 juin 1930, si un nouveau type d'obus permet d'atteindre 97500 m à la vitesse de 1450 m/s, un autre, tiré le lendemain, provoque une énorme surpression avec coincement de la culasse et décollement des contrepoids inférieurs du tube. La bouche à feu est déclarée hors-service et la condamnation des obus rayés est prononcée, ce qui implique l'étude de nouveaux obus à ceintures multiples.

Entre-temps, la deuxième bouche à feu de 340/210 construite en 1921 est réalésée au calibre 340/224 et munie d'une rallonge lisse de 50 calibres portant la longueur totale du tube à 150 calibres. Un nouvel affût est commandé à Schneider en 1924. C'est le plus imposant matériel d'ALVF construit en France.[4] L'affût **AT 47969** équipé du canon de 340/224-150 calibres est porté à l'avant par un sommier de 2x6 essieux et à l'arrière par un sommier de 2x5 essieux. L'ensemble pèse 268 tonnes en ordre de route, l'assemblage des éléments peut se faire sur la position de tir et des vérins hydrauliques mûs électriquement facilitent les manœuvres de pointage.

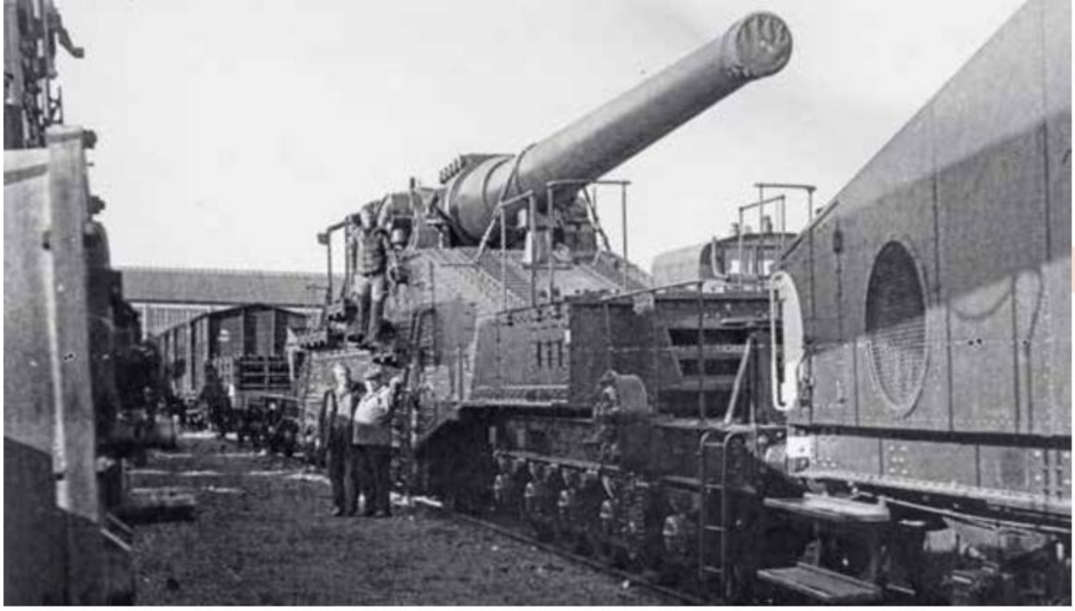
127800 m, le record absolu de portée obtenu en France par un matériel d'artillerie

La bouche à feu est essayée en 1929 avec des obus rayés. Au cours de l'essai du 21 novembre, un obus réalise le record absolu de portée obtenue en France par un matériel d'artillerie : l'obus de 224 de 142 kg, établi au tracé du 9 août 1929, est tiré à Saint-Pierre-Quiberon avec la charge de 175 kg de poudre SD 22 à la vitesse de 1520 m/s et tombe dans la baie d'Audierne à la distance de 127800 m.



Note

[4] Marché n° 22 D/L du 22 janvier 1924 passé avec MM. Schneider.



En 1939, au centre d'organisation de l'ALVF (COALVF) de Neuvy-Pailloux (Indre), un canon de 274 MODÈLE 17 précédé de sa locomotive pétroléo-électrique Crochat de 240 chevaux et attelé à des wagons spécialisés de l'ALVF, est prêt à rejoindre sa batterie. Celle-ci, après aménagement des voitures de cantonnement détachées par la SNCF et ayant achevé sa mobilisation, sera alors apte à faire mouvement vers la destination ordonnée par le GQG. *(Coll. Guy François)*

L'année suivante, des tirs confirment ces performances avec des portées atteintes de 110 800 à 127 100 m. Toutefois, le grave incident survenu sur le 340/224-100 calibres impose la création d'obus à ceintures multiples. Les essais de 1931 montrent des portées inférieures de 104 000 à 121 600 m et de nombreux arrachements de ceintures. En 1932, de nouveaux obus demeurent décevants avec portées correspondantes de 90 000 à 117 000 m et la faiblesse des crédits induite par la crise économique empêche tout développement important. Des essais reprennent en 1936 et 1938 sans améliorer la situation mais amènent l'usure totale du tube après seulement 35 coups tirés. Dès lors, l'affût TLP reste à Saint-Pierre-Quiberon où l'enlèvement de son tube usé est prescrit en mai 1940 avec le concours d'un monteur de Schneider. Il est capturé le mois suivant avec de nombreuses autres pièces d'essais.

Le formidable **programme d'armement du 21 octobre 1939**, complété le 21 décembre 1939, avait prévu le rayage de deux bouches à feu lisses de 340/240 LP, le chemisage de deux autres 340/240 en 220, le tubage en 220 du 340/224-150 calibres, le tubage en 220 de 12 canons de 305 Skoda provenant du cuirassé russe *General Alexeiev* interné à Bizerte

Ordre de bataille des pièces à glissement 1939-1940

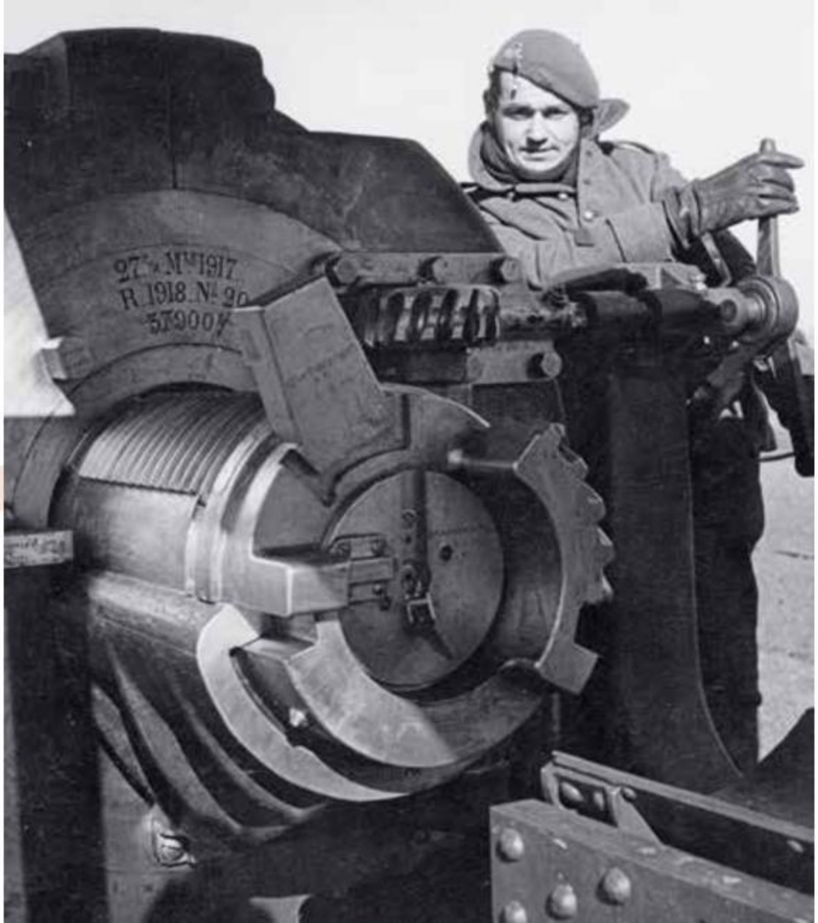
Unité	*Nombre*	*Nature*	*Numéros des affûts-trucks*
372e RALVF			
Ier Groupe			
1re batterie	2	340 modèle 12	....
IIe Groupe			
4e batterie	4	320 modèle 17	AT3058 - AT3072 - AT3073 - AT3074
5e batterie	3	305 modèle 06	AT3075 - AT3076 - AT3077
6e batterie	2	340 modèle 93	AT3059 - AT3060
IVe Groupe			
10e batterie	4	274 modèle 17	....
11e batterie	4	274 modèle 17	....
373e RALVF			
Ier Groupe			
1re batterie	2	340 modèle 12	....
2e batterie	2	340 modèle 12	AT5004
IIe Groupe			
4e batterie	4	274 modèle 17	....
5e batterie	4	274 modèle 17	....
IIIe Groupe			
7e batterie	4	320 modèle 70-30	AT3026 - AT3027 - AT3028 - AT3029
8e batterie	4	320 modèle 70-30	AT3003 - AT3006 - AT3008 - AT3032
IVe Groupe			
10e batterie	4	320 modèle 17	....
11e batterie	3	305 modèle 06-10	AT3078 - AT3079 - AT3080

OBSERVATIONS

Les 372e et 373e RALVF ne sont pas concernés par la réorganisation des unités de l'ALVF du 1er avril 1940.

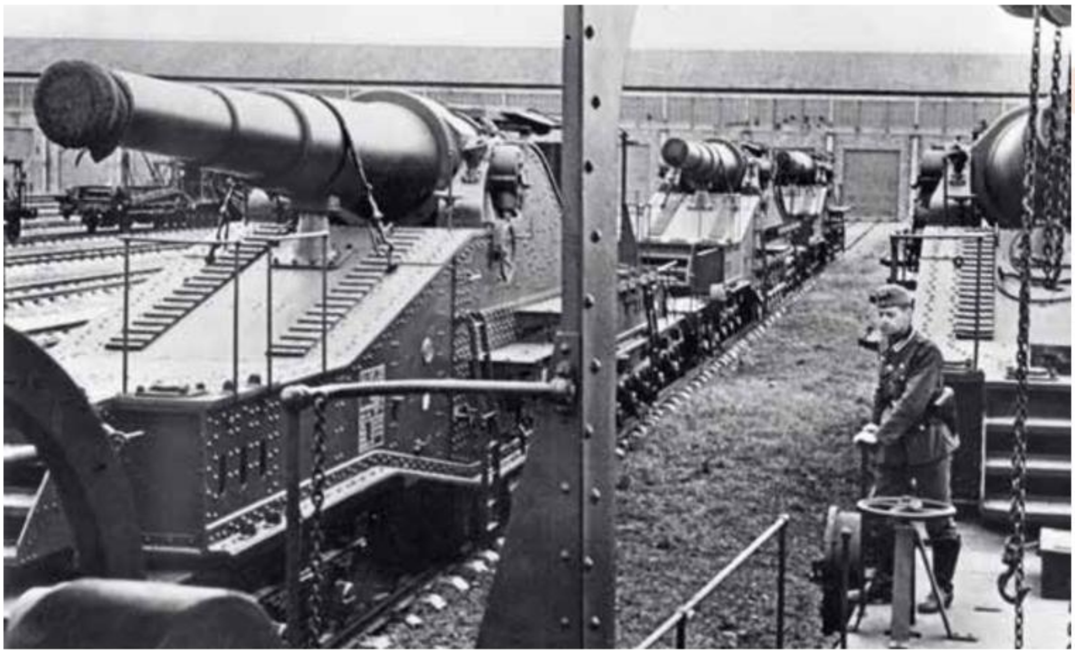
À la date de l'armistice, la création de nouvelles batteries de 320 mle 70-30 était prévue à court terme à partir de matériels de 320 mle 70-30 transformés à Ruelle et disponibles à Neuvy-Pailloux, mais aucune décision n'avait encore été prononcée.

Page ci-contre.
Ces magnifiques photographies prises en juin 1940 à Saulmory (Meuse) montrent un canon de 340 MODÈLE 1912 de la 1re batterie du 372e RALVF arrivant en position puis tirant en direction des ponts de bateaux de Sedan et sur des terrains d'aviation allemands, entre le 29 mai et le 9 juin 1940. Les obus employés sont du type FATO modèle 1931 et la portée moyenne des tirs s'établit à 29 000 m. Entre les tirs, la pièce regagne son garage de combat situé sous un passage supérieur près de Sassey. *© ECPAD-France*



Un artilleur du 372e RALVF ouvre la culasse système Farcot du canon de 274 MODÈLE 17 immatriculé R 1918 n° 20. Ces bouches à feu modernes achevées après la Grande Guerre s'inspirent des précédents canons de marine de même calibre avec tracé amélioré. Le matériel permet la portée intéressante de 29 100 m avec obus FATO. Malheureusement, les seize matériels en service aux 372e et 373e RALVF sont maintenus constamment en réserve en 1939-40 et n'auront aucune occasion de tirer sur l'ennemi, à l'inverse de nombreux matériels à glissement plus anciens. *(Coll. Guy François)*

LES MATÉRIELS D'ALVF SCHNEIDER À GLISSEMENT (3)



Le 3 juillet 1940, un militaire allemand contemple des canons de **320 modèle 70-30**, entièrement révisés et non encore affectés, abandonnés le 19 juin précédent à Neuvy-Pailloux faute de moyens de traction. On distingue une partie des installations modernes du COALVF organisées à partir de 1924 dans l'immense usine construite d'urgence en 1918 près d'Issoudun en bordure de la voie ferrée Paris-Toulouse afin d'y construire les chars lourds Mark VIII International à moteur Liberty. *(Coll. Guy François)*

en 1920 et le tubage en 220 de 11 canons de 305 Skoda provenant du cuirassé autrichien *Prinz Eugen* cédé à la France en 1919, et enfin la construction de huit nouveaux affûts à glissement pour le tir à 50° jusqu'à 55000 m. Ce programme ambitieux, dont la construction des éléments était entreprise, ne pourra pas être réalisé compte-tenu des circonstances de juin 1940.

L'ALVF aux armées, 1939-1940

En septembre 1939, l'armée française mobilise 103 pièces d'ALVF dont 36 matériels à glissement répartis au sein des 372e et 373e RALVF.

L'emploi des pièces de 305G et 340G du **372e RALVF** est notable en mai et juin 1940 sur des objectifs situés en Belgique, au Luxembourg, à Volklingen et près de Sedan, ainsi que contre des pièces d'ALVF allemandes.

En juin 1940, des pièces du 373e RALVF font feu sur des villes allemandes

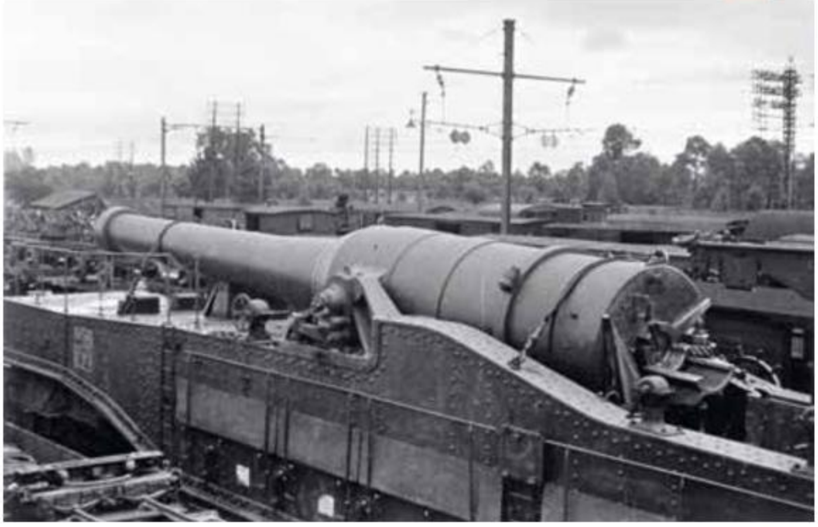
En Alsace, du 10 au 13 juin, les pièces de 305G et 320G du **373e RALVF** tirent sur les villes de Fribourg, Riegel, Mulheim, Schliengen, Haltingen et Binzen. Soulignons toutefois que les pièces menaçant les objectifs stratégiques de Sarrebruck, Pirmasens, Deux-Ponts et Baden-Baden n'effectuent que quelques tirs de réglage par coups fusants hauts, sans procéder à des tirs de destruction.

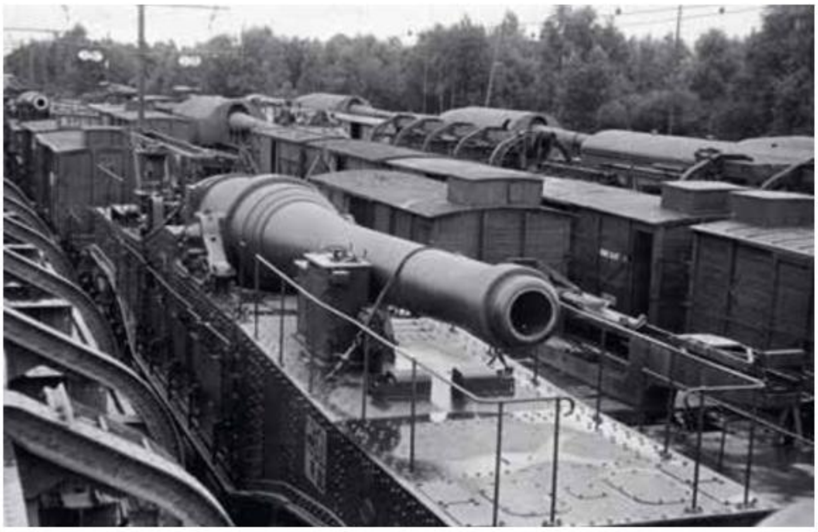
Aller-retour chez l'ennemi

Au 25 juin 1940, la moitié des pièces d'ALVF françaises se sont repliées au sud de la France mais toutes sont livrées en exécution des clauses de l'armistice. Dès 1941, l'Allemagne remet en service notre unique 520 et des pièces de 274 modèle 1917 et de 340 modèle 1912 à glissement qui sont surtout utilisées sur le front russe. Et en 1944-1945, après la perte de nombreuses pièces d'ALVF d'outre-Rhin, la Wehrmacht recourt à au moins neuf pièces de 320 modèle 70-30 qu'elle utilise en Italie et en Yougoslavie.

Après la guerre, les Alliés restituent à la France de nombreuses pièces d'ALVF françaises retrouvées en Allemagne, dont l'affût du 340/224-150 calibres TLP. Toutes sont regroupées à Neuvy-Pailloux puis ferraillées. Plus rien aujourd'hui ne subsiste de ces formidables pièces à glissement qui jouèrent un si grand rôle dans la victoire de 1918. ■

En juillet 1940, les matériels d'ALVF non mobilisés sont capturés au centre d'organisation de l'ALVF de Neuvy-Pailloux faute d'un nombre insuffisant de moyens de traction disponibles. Ici, en gare de triage de Vierzon, de nombreux matériels attendent leur transfert vers l'Allemagne. Parmi, ceux-ci, on distingue au premier plan un canon de **370 modèle 75-79** ayant été révisé et repeint pendant la drôle de guerre. *(Coll. Guy François)*





Mitrailleuses, mortiers et canons du bataillon

Organisation

Quelque part sur le front, 1939-1940. Leur Hotchkiss équipée de la rallonge de tir vertical modèle 1928, ces mitrailleurs appartiennent à la section spécialisée en DCA d'un bataillon qui n'a pas eu la chance de percevoir la mitrailleuse Oerlikon de 20 CA 39. *(Coll. A. Alvarez)*

1936 1940

La compagnie D'ACCOMPAGNEMENT

Jean-Claude **Latour**
avec la participation de
François **Vauvillier**

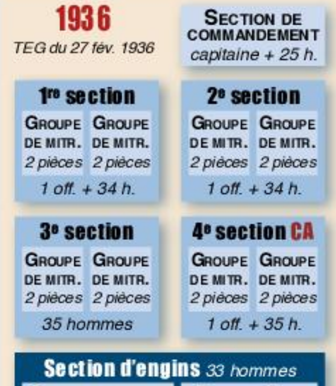
En 1936, une importante modification affecte la compagnie de mitrailleuses (CM) et justifie le changement même de son nom. Renforcée d'un groupe de mortiers de 81 mm et d'une pièce de 37 mm, elle devient la compagnie d'accompagnement (CA). D'autres armes collectives y feront ensuite leur apparition : les canons de 25 mm antichars Mle 1934 et 1937 puis, plus tardivement, la mitrailleuse contre avions de 20 mm Mle 1939. Étude de détail.

Publiés le 27 février 1936, les nouveaux TEG (tableaux d'effectifs de guerre) apportent, dans les plus grandes lignes, les modifications suivantes à l'organisation de 1932 de la CM (➠ *GBM 129 pages 29-35*), désormais devenue **CA** :

– une augmentation de l'effectif avec 38 hommes et quatre voitures en plus, du fait principalement de l'ajout de la **section d'engins** comptant deux mortiers de 81 et un canon de 37 ;

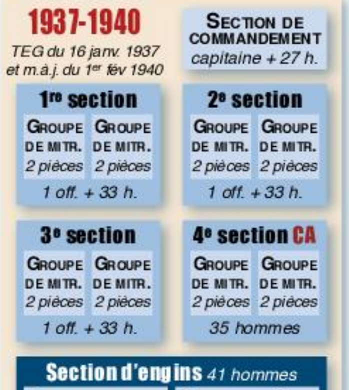
– à la **section de commandement**, le **1er groupe** passe à neuf hommes avec l'attribution d'un cinquième agent de transmissions. L'effectif du **2e groupe** baisse de 22 à 15 hommes avec d'une part la suppression du tailleur, du cordonnier, du coiffeur, du caporal conducteur et des quatre conducteurs des deux caissons, et d'autre part l'arrivée d'un conducteur pour une voiture à munitions remplaçant les caissons, la voiture à vivres et à bagages étant elle-même remplacée par une camionnette à vivres, bagages et munitions d'engins ;

– les **sections de mitrailleuses** sont inchangées sauf l'ajout d'un aide-télémétreur à la section spécialisée dans la DCA.



1936 *TEG du 27 fév. 1936*	**Section de commandement** *capitaine + 25 h.*
1re section Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 34 h.*	**2e section** Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 34 h.*
3e section Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *35 hommes*	**4e section CA** Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 35 h.*
Section d'engins *33 hommes* Groupe de mortiers *2 pièces de 81 mm*	Pièce de 37 mm *1 pièce*

Total : *4 off., 196 h. (dont 21 ss-off. et 26 cap.), 36 ch., 32 v. hippo, 1 ctte et 3 vélos.*



1937-1940 *TEG du 16 janv. 1937 et m.à.j. du 1er fév 1940*	**Section de commandement** *capitaine + 27 h.*
1re section Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 33 h.*	**2e section** Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 33 h.*
3e section Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *1 off. + 33 h.*	**4e section CA** Groupe de mitr. *2 pièces* – Groupe de mitr. *2 pièces* *35 hommes*
Section d'engins *41 hommes* Groupe de mortiers *2 pièces de 81 mm*	Gpe de c. de 25 mm *2 pièces*

Total : *4 off., 201 h. (dont 23 ss-off. et 27 cap.), 38* ch., 34 v. hippo, 1 ctte et 5* vélos.*

** 37 chevaux et 6 vélos (1er fév.1940).*

LA COMPAGNIE D'ACCOMPAGNEMENT 1940

Le 16 janvier 1937, de nouveaux TEG apportent quelques modifications à l'organisation de 1936 :

– dans la section d'engins, le remplacement de la pièce de 37 (huit hommes et une voiturette) par un **groupe de deux canons de 25**[1] comptant 17 hommes et trois voiturettes.

– la suppression des quatre télémétreurs des sections de mitrailleuses, du télémétreur du groupe de mortiers, de l'aide-télémétreur de la section de mitrailleuses spécialisée dans la DCA et corrélativement l'attribution de deux télémétreurs au groupe

Effectifs et dotation de la compagnie d'accompagnement 1936-1940

*Conforme aux TEG du **27 février 1936**, du **16 janvier 1937** et de sa mise à jour à la date du **1er février 1940**.*

PERSONNEL *Grades et fonctions*		1936	1937	1940	*Armement*	*Munitions*
Capitaine commandant la compagnie *(monté)*		1	1	1	PA	27 cart.
SECTION DE COMMANDEMENT		**25**	**27**	**27**		
Adjudant, chef de section [A]		1	1	1	PA	27 cart.
1er groupe, transmissions et renseignements		*9*	*11*	*11*		
Sergent, chef de groupe [B]		1	1	1	Mousqueton	45 cart.
Agents de transmissions dont 4 clairons		5	5	5	Mousqueton	45 cart.
Cycliste		1	1	1	Mousqueton	45 cart.
Observateurs		2	2	2	Mousqueton	45 cart.
Télémétreurs		—	2	2	PA	27 cart.
2e groupe, ravitaillement et services		*15*	*15*	*15*		
Sergent-chef comptable ; chef de groupe		1	1	1	PA	27 cart.
Sergent (1) et caporal (1) comptables [C]		2	2	2	Mousqueton	45 cart.
Sergent chargé des équipages hippomobiles *(monté)* [D]		1	1	—	Mousqueton	45 cart.
Sergent chargé des équipages hippomobiles [D]		—	—	1	Mousqueton	45 cart.
Caporal mitrailleur-mécanicien		1	1	1	Mousqueton	45 cart.
Caporal d'ordinaire (1) et cuisiniers (4)		5	5	5	Mousqueton	45 cart.
Ordonnance du capitaine		1	1	1	Mousqueton	45 cart.
Conducteurs de voitures hippomobiles [E]		3	3	3	Mousqueton	45 cart.
Conducteur de voiture automobile		1	1	1	Mousqueton	45 cart.
QUATRE SECTIONS DE MITRAILLEUSES [F]		**141**	**136**	**136**		
Lieutenants ou sous-lieutenants, chefs de section		3	3	3	PA	27 cart.
Sous-officier, chef de section [G]		1	1	1	PA	27 cart.
Sous-officiers adjoints (sergents-chefs)		4	4	4	PA	27 cart.
Caporaux d'échelon		4	4	4	Mousqueton	45 cart.
Agents de transmissions		4	4	4	Mousqueton	45 cart.
Aide-télémétreur [H]		1	—	—	Mousqueton	45 cart.
Télémétreurs		4	—	—	PA	27 cart.
Sergents, chefs de groupe		8	8	8	Mousqueton	45 cart
Caporaux, chefs de pièce		16	16	16	Mousqueton	45 cart.
Tireurs (16) et chargeurs (16)		32	32	32	Mousqueton	45 cart.
Premiers pourvoyeurs (16) et pourvoyeurs (16)		32	32	32	Mousqueton	45 cart.
Mitrailleurs-mécaniciens		8	8	8	Mousqueton	45 cart.
Conducteurs de voiturettes		24	24	24	Mousqueton	45 cart.
SECTION D'ENGINS		**33**	**41**	**41**		
Sous-officier, chef de section		1	1	1	PA	27 cart.
Agents de transmission		2	2	2	Mousqueton	45 cart.
Groupe de mortiers *(1936-1940)*	sergent, chef de groupe	1	1	1	Mousqueton	45 cart.
	télémétreur	1	—	—	PA	45 cart.
	caporaux, chefs de pièce	2	2	2	Mousqueton	45 cart.
	pointeurs (2) et chargeurs (2)	4	4	4	PA	27 cart.
	artificiers 2) et pourvoyeurs (8)	10	10	10	Mousqueton	45 cart.
	conducteurs de voiturettes	4	4	4	Mousqueton	45 cart.
Pièce de 37 *(1936)*	sergent, chef de pièce de 37	1	—	—	Mousqueton	45 cart.
	caporal pointeur (1) et chargeur (1)	2	—	—	PA	27 cart.
	pourvoyeurs (4) et conducteur de vtte (1)	5	—	—	Mousqueton	45 cart.
Groupe de canons de 25 *(1937-1940)*	adjudant ou sergent, chef de groupe	—	1	1	PA	27 cart.
	agent de transmissions	—	1	1	Mousqueton	45 cart.
	sergents, chefs de pièce	—	2	2	Mousqueton	45 cart.
	caporaux pointeurs	—	2	2	Mousqueton	45 cart.
	chargeurs (2) et pourvoyeurs (6)	—	8	8	Mousqueton	45 cart.
	conducteurs de voiturettes	—	3	3	Mousqueton	45 cart.
TOTAUX		**200**	**205**	**205**		

VOITURES	*Répart.*	*Type*	1936	1937	1940	*Conducteurs*	*Chevaux de trait*
Cuisine roulante	TC2	à 4 roues	1	1	1	non monté	2 en guides
Voiture d'allégement [M]	TC2	à 2 roues	1	1	1	non monté	1 en guides
Voiture à munitions [N]	TC1	à 2 roues	1	1	1	non monté	2 en guides
Vttes porte-mitrailleuses [O]	Échelon	à 2 roues	16	16	16	non montés	16 en guides
Vttes porte-mun. de mitrailleuses [O]	Échelon	à 2 roues	8	8	8	non montés	8 en guides
Vttes porte-mortier [O]	Échelon	à 2 roues	2	2	2	non montés	2 en guides
Vttes porte-munitions de mortier [O]	Échelon	à 2 roues	2	2	2	non montés	2 en guides
Vtte avant-train du canon de 37	Échelon	à 2 roues	1	—	—	non monté	1 en guides
Vttes avt-trains du canon de 25 [O]	Échelon	à 2 roues	—	2	2	non montés	2 en guides
Vtte porte-mun. de canon de 25 [P/R]	Échelon	à 2 roues	—	1	1	non monté	1 en guides
Ctte à viv., bag. et mun. d'engins [Q]	TC2	auto	1	1	1		
Total			**33**	**35**	**35**	**33** (1936), **35** (1937)	**34** (1936), **36** (1937-1940)

« *Dans l'Est, 1939* ». **Une SECTION DE MITRAILLEUSES DU 110e RI (1re DIM) pose avec la majorité de son personnel et trois de ses quatre Hotchkiss. Cette émouvante photographie a été conservée durant des décennies dans le portefeuille d'un ancien.** *(Coll. 110e RI,* Images de l'armée française *n° 1)*

OBSERVATIONS DU TABLEAU

A. Chargé du ravitaillement.

B. Chargé des transmissions et des renseignements.

C. Assurent la liaison avec le bataillon.

D. Prend le commandement des échelons quand ils sont groupés ; en 1936, provient de la cavalerie.

E. Dont un remplit les fonctions d'aide-maréchal et un autre celles de bourrelier.

F. Dont une spécialisée en DCA (1936 : « *provisoirement armée en mitrailleuses de 8 mm* »).

G. Adjudant-chef, adjudant, sergent-chef dans une des quatre sections.

H. Dans la section spécialisée en DCA (1936).

BILANS (ARMEMENT, CHEVAUX DE SELLE, BICYCLETTES)

	1936	1937	1940
Pistolets [I]	23	19	19
Mousquetons [I, J]	177	186	186
Mitrailleuses [K]	16	16	16
Mortiers de 81	2	2	2
Canon de 37	1	—	—
Canon de 25	—	2	2
Chevaux de selle	2	2	1
Bicyclettes [L]	3	5	6

I. Si indisponibles, les PA et les mousquetons pourront être remplacés respectivement par des revolvers avec 18 cart. et des fusils avec 45 cart. *(20 déc. 1937)*

J. Celui du cycliste n'a pas de sabre-baïonnette.

K. Plus une de rechange.

L. 1 au sergent, chef du 1er groupe, 1 au cycliste, 1 à l'un des deux comptables du 2e groupe, 1 au sous-officier chargé des équipage (1940), 2 aux agents de transmissions de la section d'engins (1937-1940).

M. Du type 1909, voiture à vivres et à bagages.

N. Voiture à outils Mle 1909 aménagée pour le transport des munitions de mitrailleuses.

O. Du type voiturette américaine ; à compter d'octobre 1938, avant-train d'infanterie Mle 1937 pour canon de 25 mm SA léger Mle 1937.

P. Du type voiturette américaine.

Q. De 1,8 t à 2 t.

R. Éventuellement remplacée par une voiturette d'infanterie Mle 1937 du type G.

NOTE

[1] Cette importante modification n'apparaît, dans l'aide-mémoire Arendt, qu'avec l'édition de 1939 (la pièce de 37 figure toujours, seule, dans l'édition de 1938).

transmissions et renseignements de la section de commandement, soit quatre hommes en moins.

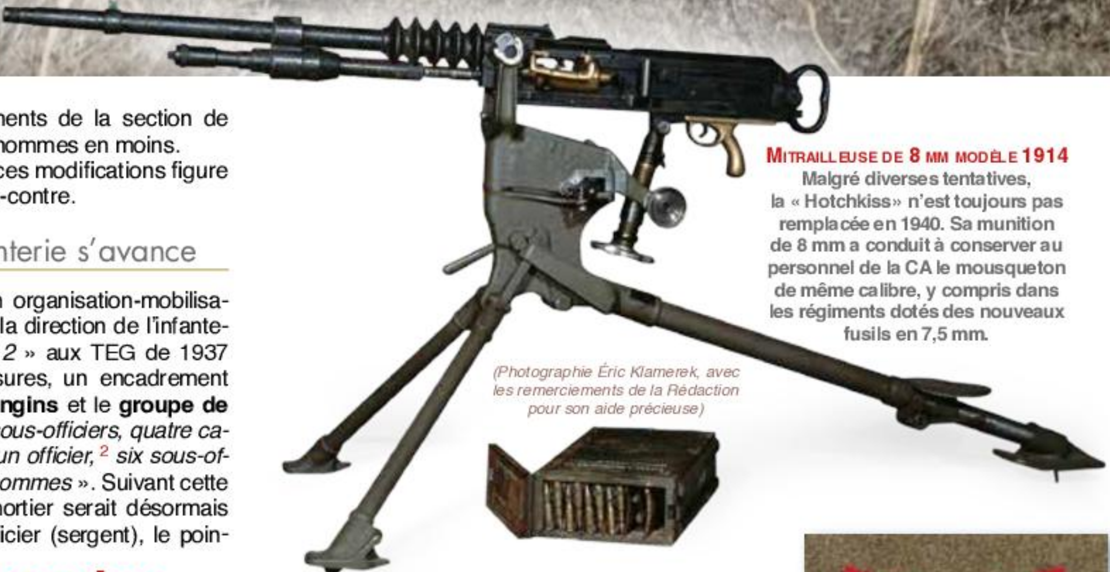
Le détail précis de toutes ces modifications figure dans le tableau de la page ci-contre.

La direction de l'infanterie s'avance

Le 9 juin 1939, la section organisation-mobilisation du bureau technique de la direction de l'infanterie publie un « *rectificatif n° 2* » aux TEG de 1937 prévoyant, entre autres mesures, un encadrement renforcé pour la **section d'engins** et le **groupe de mortiers** : « *au lieu de cinq sous-officiers, quatre caporaux, 32 hommes, mettre un officier,*[2] *six sous-officiers, quatre caporaux, 30 hommes* ». Suivant cette formule, chaque pièce de mortier serait désormais commandée par un sous-officier (sergent), le pointeur étant à présent un caporal-chef ou un caporal. Pour un effectif total de la section d'engins maintenu à 41 personnels,[3] il y aurait ainsi un officier (au lieu de zéro), six sous-officiers (au lieu de cinq), quatre caporaux et 30 soldats (au lieu de 32). Cependant, l'entête de ce rectificatif précise qu'il « *entrera en vigueur à la même date que le rectificatif E2 aux tableaux d'emploi des organes mobilisateurs* ».

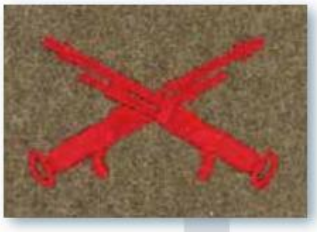
De tardives retouches à l'organisation, dont rien ne dit qu'elles ont vu le jour

Là est sans doute la raison pour laquelle, la mobilisation ayant eu lieu en septembre 1939 sur la base des tableaux du Plan E, le rectificatif en question se serait égaré dans les méandres de l'administration centrale. En effet, contre toute attente, les modifications annoncées en juin et octobre 1939 par la direction de l'infanterie ne sont pas intégrées à la mise à jour des TEG qui survient le 1er février 1940. Une seule modification, bien minime, est apportée.[4] Hormis cela, l'organisation de la compagnie d'accompagnement demeure identique à celle de 1937, sauf en ce qui concerne les unités ayant reçu la nouvelle **voiturette d'infanterie modèle 1937**, comme nous le verrons page 38.



Mitrailleuse de 8 mm modèle 1914
Malgré diverses tentatives, la « Hotchkiss » n'est toujours pas remplacée en 1940. Sa munition de 8 mm a conduit à conserver au personnel de la CA le mousqueton de même calibre, y compris dans les régiments dotés des nouveaux fusils en 7,5 mm.

(Photographie Éric Klamerek, avec les remerciements de la Rédaction pour son aide précieuse)



Insigne des mitrailleurs
Décrit le 1er septembre 1923, cet insigne donnant une représentation réaliste des armes n'évoluera plus jusqu'en 1940. Ici brodé sur fond de drap kaki, il apparaît en fil de la couleur distinctive (rouge pour l'infanterie), correspondant à la tenue de sortie (il serait kaki vert foncé pour la tenue de campagne). Cet insigne, comme ceux présentés pages 38 et 39) ne sont quasiment pas portés en 1939-1940.
(Coll. F. Vauvillier)

La section de tir contre avions

Dès sa 13e édition (1937), l'aide-mémoire Arendt indique : « *Une section de chaque CA est spécialisée dans le tir contre avions ; elle recevra des mitrailleuses spéciales* », formule reprise à l'identique dans

(suite page 36)

---

[2] Précisé « *lieutenant ou sous-lieutenant* ».

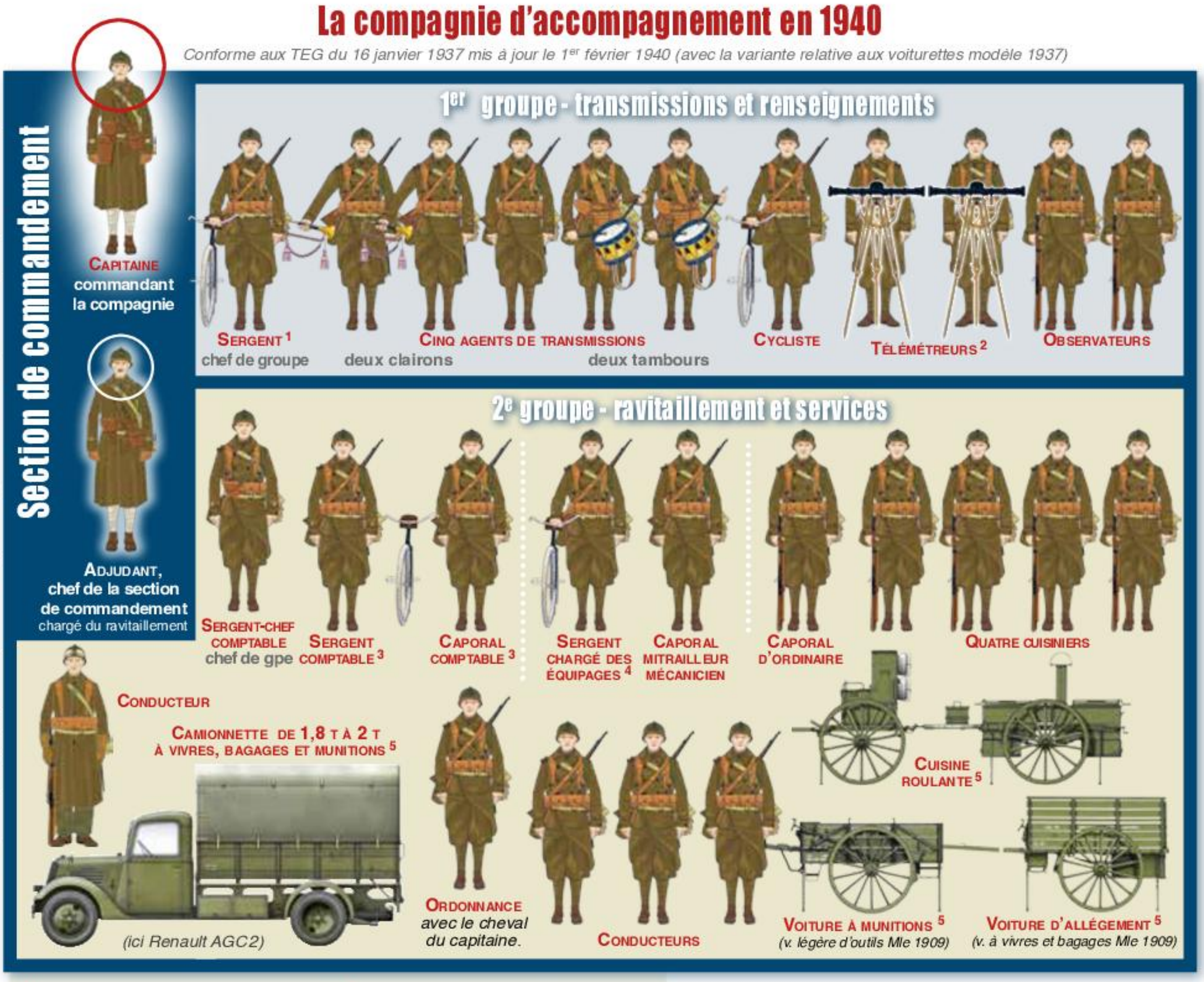
[3] Dans une instruction ultérieure (27 octobre 1939), la direction de l'infanterie ajoutera (sur le papier) à cet effectif un **caporal d'échelon** (existant déjà dans les sections de mitrailleuses).

[4] La suppression du cheval de selle du sous-officier chargé des équipages hippomobiles, qui reçoit une bicyclette en contrepartie.

MITRAILLEUSES, MORTIERS ET CANONS DU BATAILLON

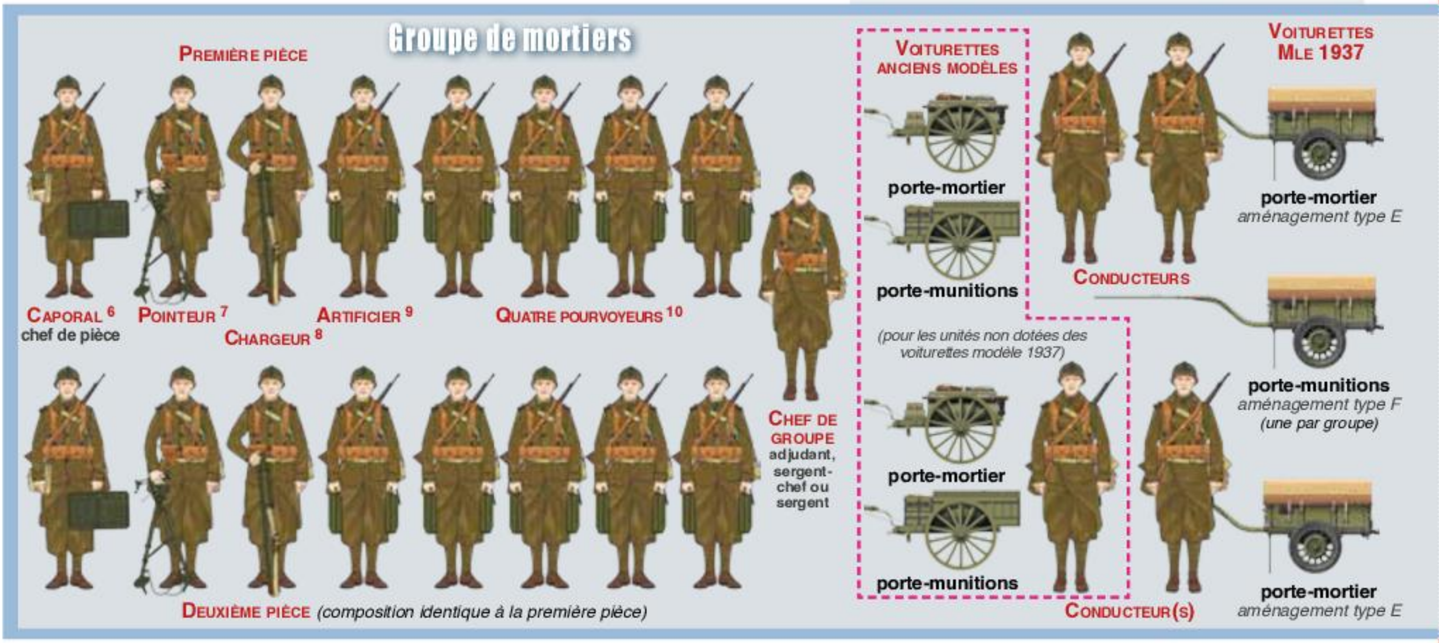
La compagnie d'accompagnement en 1940

Conforme aux TEG du 16 janvier 1937 mis à jour le 1er février 1940 (avec la variante relative aux voiturettes modèle 1937)


Section de commandement
Capitaine commandant la compagnie
Adjudant, chef de la section de commandement chargé du ravitaillement
1er groupe - transmissions et renseignements
Sergent [1] chef de groupe
Cinq agents de transmissions
deux clairons
deux tambours
Cycliste
Télémètreurs [2]
Observateurs
2e groupe - ravitaillement et services
Sergent-chef comptable chef de gpe
Sergent comptable [3]
Caporal comptable [3]
Sergent chargé des équipages [4]
Caporal mitrailleur mécanicien
Caporal d'ordinaire
Quatre cuisiniers
Conducteur
Camionnette de 1,8 t à 2 t à vivres, bagages et munitions [5]
(ici Renault AGC2)
Ordonnance avec le cheval du capitaine.
Conducteurs
Cuisine roulante [5]
Voiture à munitions [5] (v. légère d'outils Mle 1909)
Voiture d'allégement [5] (v. à vivres et bagages Mle 1909)

1. Chargé des transmissions et du renseignement.
2. À la disposition du commandant de compagnie ou répartis entre les unités subordonnées. Dans le premier cas, il appartient au commandant de compagnie de communiquer les résultats de leurs mesures aux chefs de section ou de groupe intéressés.
3. Assurent la liaison avec le bataillon (l'un d'eux dispose d'une bicyclette).
4. Prend le commandement des échelons lorsqu'ils sont groupés.
5. La cuisine roulante et la voiture d'allégement marchent avec le **TC2 hippo**, la voiture à munitions au **TC1** et la camionnette au **TC2 auto**.

6. Ou caporal-chef. Porte la plaque de base.
7. Porte le bipied et le sac de pointeur avec appareil de pointage.
8. Porte le tube canon.
9. Porte deux caisses, charges et fusées.
10. Porte chacun deux caisses de projectiles. Lorsque l'unité dispose de caisses à trois coups complets, les pourvoyeurs portent chacun trois caisses avec des sangles porte-caisses de munitions spéciales.


Groupe de mortiers
Première pièce
Caporal [6] chef de pièce
Pointeur [7]
Chargeur [8]
Artificier [9]
Quatre pourvoyeurs [10]
Chef de groupe adjudant, sergent-chef ou sergent
Deuxième pièce (composition identique à la première pièce)
Voiturettes anciens modèles
porte-mortier
porte-munitions
(pour les unités non dotées des voiturettes modèle 1937)
porte-mortier
porte-munitions
Conducteurs
Conducteur(s)
Voiturettes Mle 1937
porte-mortier aménagement type E
porte-munitions aménagement type F (une par groupe)
porte-mortier aménagement type E

Recherches et documentation Jean-Claude Latour, conception graphique François Vauvillier, personnages André Jouineau, véhicules (1/100) Laurent Lecocq © 2021

L'une des quatre sections est spécialisée dans le tir contre avions. Dans l'un des bataillons de chaque RI des divisions les mieux équipées, elle est dotée de mitrailleuses de 20 CA39 *(détails pages 36-37).*

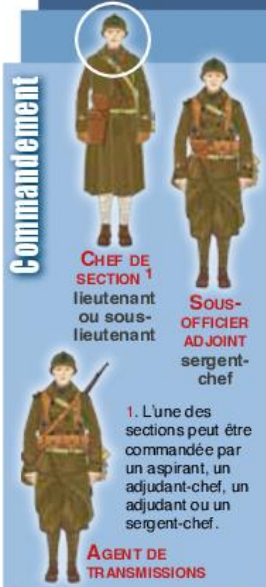
4e section (composition identique)

3e section (composition identique)

2e section (composition identique)

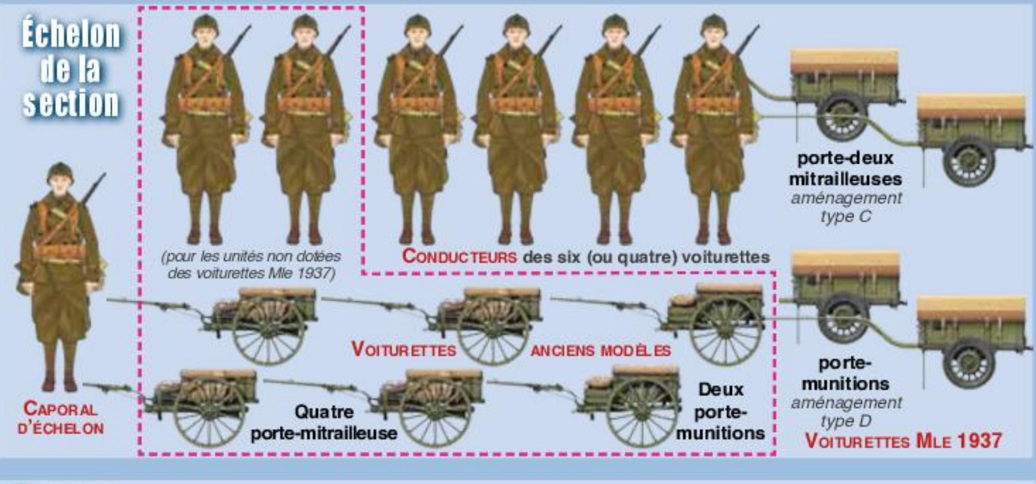
1re section

Commandement

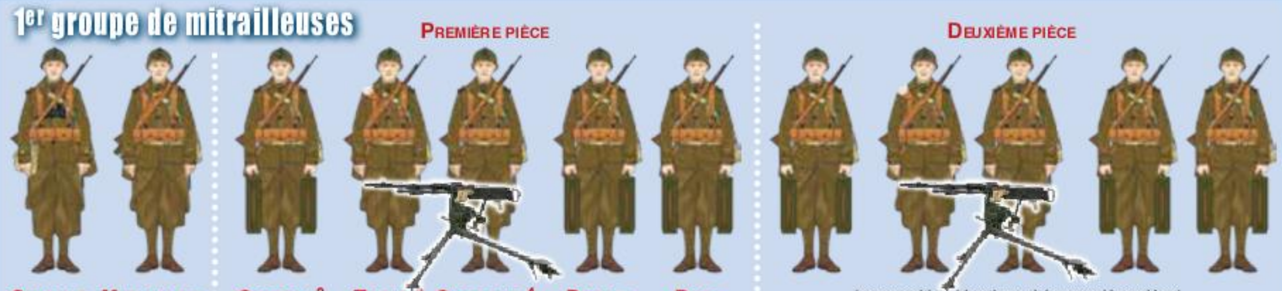

Chef de section 1
lieutenant ou sous-lieutenant
Sous-officier adjoint
sergent-chef
Agent de transmissions

1. L'une des sections peut être commandée par un aspirant, un adjudant-chef, un adjudant ou un sergent-chef.

Échelon de la section


(pour les unités non dotées des voiturettes Mle 1937)
Conducteurs des six (ou quatre) voiturettes
porte-deux mitrailleuses
aménagement type C
Voiturettes anciens modèles
Quatre porte-mitrailleuse
Deux porte-munitions
Caporal d'échelon
porte-munitions
aménagement type D
Voiturettes Mle 1937

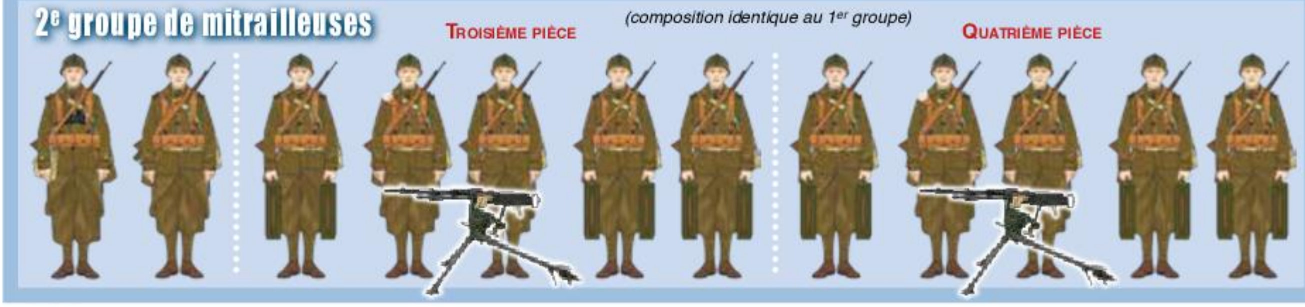
1er groupe de mitrailleuses


Première pièce
Deuxième pièce
Sergent chef de groupe
Mitrailleur mécanicien 1
Caporal 2 chef de pièce
Tireur 3
Chargeur 4
Premier pourvoyeur 5
Pourvoyeur 6
(composition identique à la première pièce)

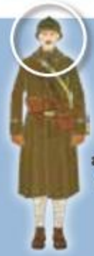
1. Porte le canon de rechange et la musette de groupe.
2. Porte deux caisses et le correcteur de tir contre avions.
3. Porte la mitrailleuse et la crosse de tir contre avions.
4. Porte l'affût-trépied, le support de caisse pour bande articulée et la musette de pièce.
5. Porte deux caisses et la rallonge de tir contre avions.
6. Porte deux caisses et le cache-flammes.

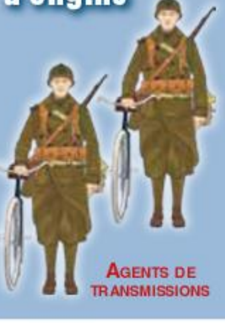
2e groupe de mitrailleuses

(composition identique au 1er groupe)

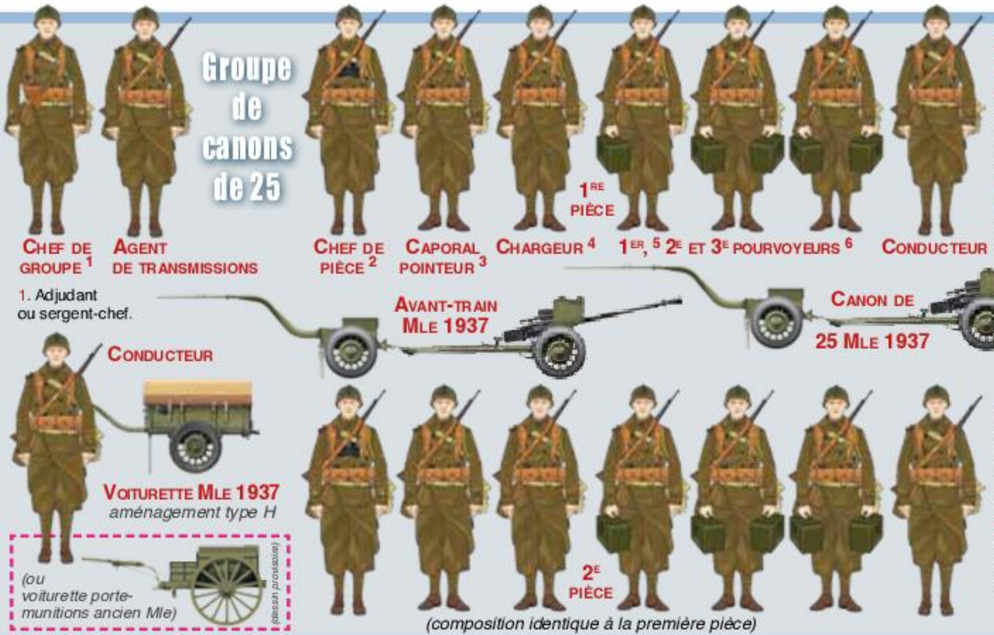

Troisième pièce
Quatrième pièce

Section d'engins


Chef de section
aspirant, adjudant-chef ou adjudant


Agents de transmissions

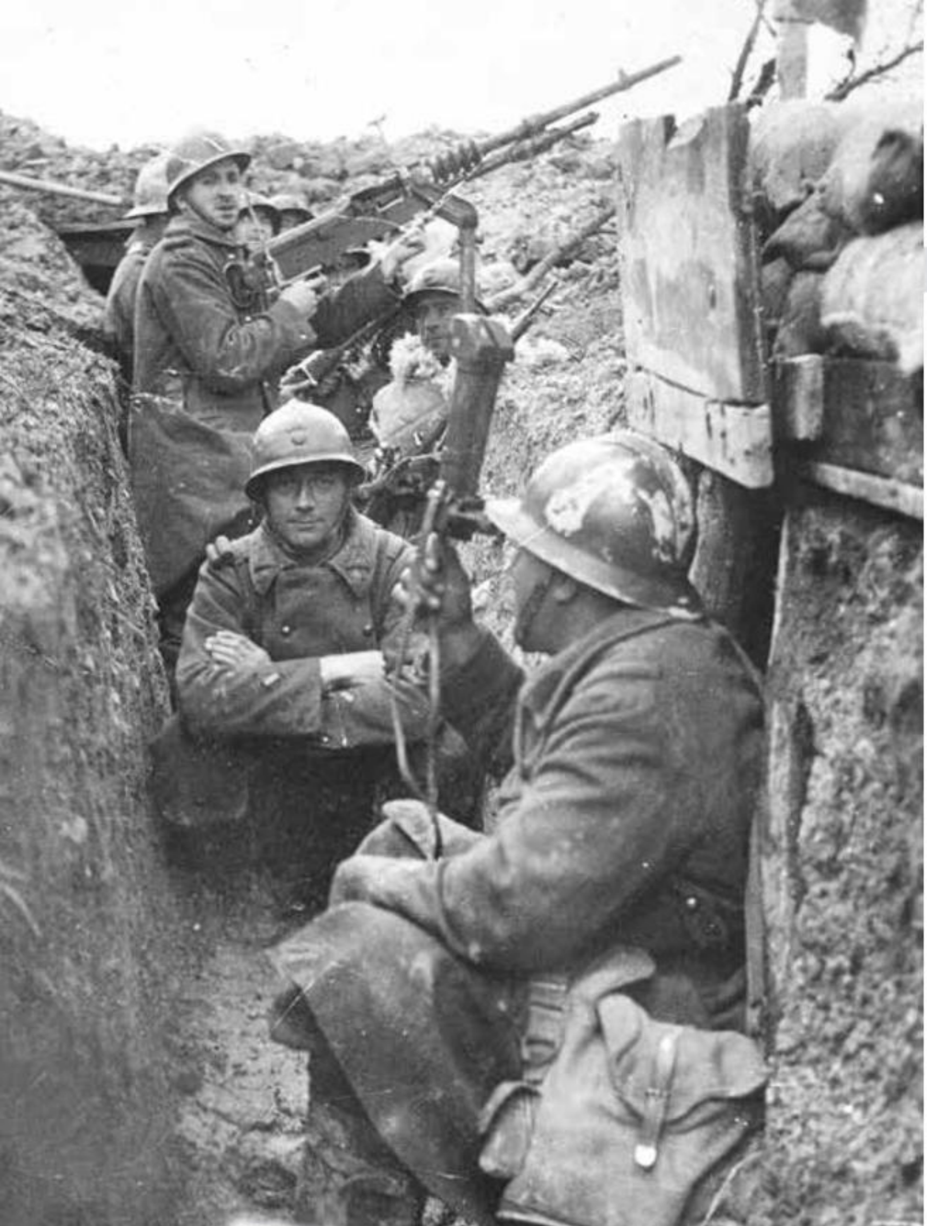
Groupe de canons de 25


Chef de groupe 1
Agent de transmissions
Chef de pièce 2
Caporal pointeur 3
Chargeur 4
1re pièce
1er, 5 2e et 3e pourvoyeurs 6
Conducteur
Avant-train Mle 1937
Canon de 25 Mle 1937
Conducteur
Voiturette Mle 1937
aménagement type H
(ou voiturette porte-munitions ancien Mle)
(dessin provisoire)
2e pièce
(composition identique à la première pièce)

1. Adjudant ou sergent-chef.
2. Porte un sitogoniomètre.
3. Porte la trousse n° 1 (outillage et rechanges) et la lunette de tir.
4. Porte la trousse n° 2 (outillage).
5. Porte la trousse n° 3 (ingrédients) et une caisse à munitions.
6. Portent chacun deux caisses à munitions.

Recherches et documentation Jean-Claude Latour, conception graphique François Vauvillier, personnages André Jouineau, véhicules (1/100) Laurent Lecocq © 2021

LA COMPAGNIE



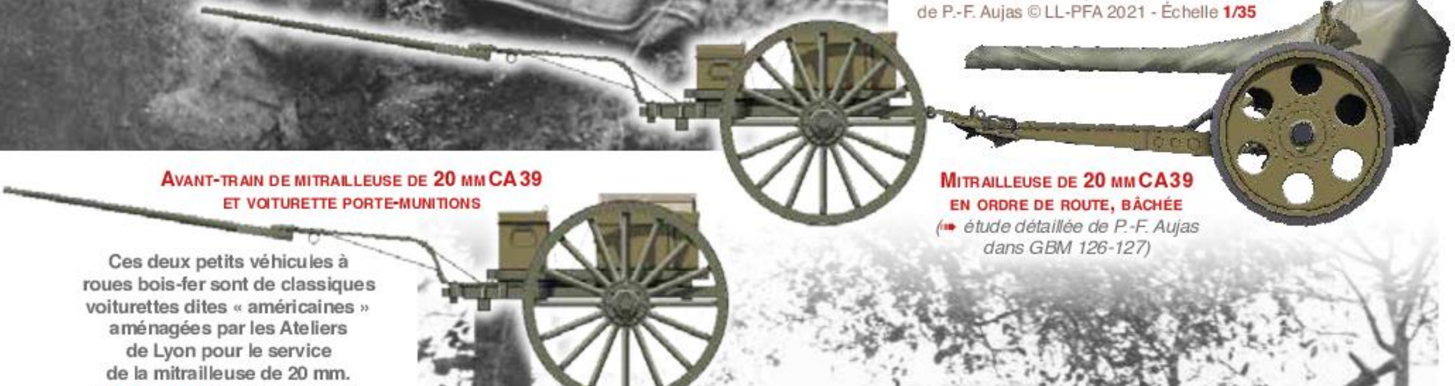
Mitrailleurs du 66e RI en première ligne, vers mars 1940. Ce régiment de la 18e DI est alors sur la position avancée de Givet. La photographie met en exergue la RALLONGE DE TIR VERTICAL MODÈLE 1928 (mais l'épaulière n'est pas en place). Au premier plan, le sous-officier brandit ses JUMELLES PÉRISCOPIQUES 8 x 24 MODÈLE 1936... à l'opposé de la position ennemie.
(Coll. François Vauvillier)

la 14e édition (1938). Le 9 juin 1939, le « *rectificatif n° 2* » aux TEG de 1937 se fait plus précis : « *une section de mitrailleuses par régiment peut être remplacée par une* ***section de quatre canons de 20 CA*** ». [5] Enfin, le 27 octobre 1939, la direction de l'infanterie publie une instruction pour les unités dotées d'armes lourdes stipulant que, dans l'un des bataillons des RI du type Nord-Est, l'une des sections de mitrailleuses de 8 mm est remplacée par une **section de mitrailleuses de 20 mm** à l'effectif d'un officier (ou zéro), 33 (ou 34) hommes de troupe, six chevaux et six voitures *(➠ organigramme ci-contre)*.

Par comparaison avec la section de mitrailleuses de 8 mm, on voit qu'il n'est pas constitué de *groupes* de deux mitrailleuses, la *section* étant l'unité élémentaire de combat : ne devant jamais être dissociée, elle combat toujours dans le cadre d'un groupement d'armes lourdes et aux ordres du commandant de ce groupement. Également à souligner, le chef de pièce a la fonction de tireur et l'agent de transmissions est remplacé par un cycliste qui en remplit vraisemblablement le rôle.

L'arme elle-même a fait l'objet, le 19 novembre 1938, d'une commande initiale de 400 ex. passée au fabricant suisse d'armement **Oerlikon**. [6] Le 12 janvier 1939, elle reçoit l'appellation de « *mitrailleuse de 20 mm CA 39* ». Les commandes vont se

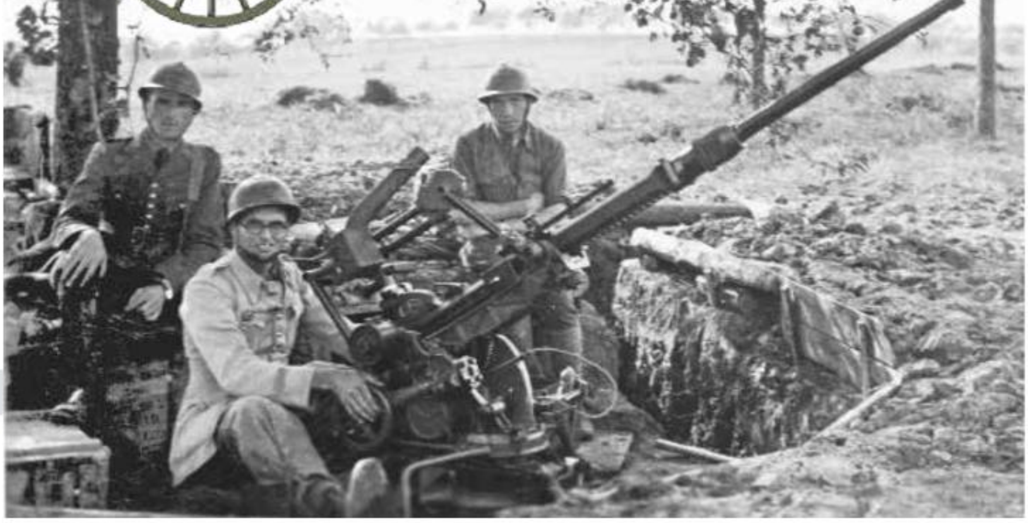
Profil de L. Lecocq sur tracé et notice de P.-F. Aujas © LL-PFA 2021 - Échelle **1/35**



AVANT-TRAIN DE MITRAILLEUSE DE 20 MM CA 39 ET VOITURETTE PORTE-MUNITIONS

MITRAILLEUSE DE 20 MM CA 39 EN ORDRE DE ROUTE, BÂCHÉE
(➠ étude détaillée de P.-F. Aujas dans GBM 126-127)

Ces deux petits véhicules à roues bois-fer sont de classiques voiturettes dites « américaines » aménagées par les Ateliers de Lyon pour le service de la mitrailleuse de 20 mm. L'AVANT-TRAIN porte une caisse à munitions Oerlikon (de cinq boîtes-chargeurs) et, à l'avant, une caisse de même forme mais plus basse, contenant le correcteur. Quant à la VOITURETTE PORTE-MUNITIONS, elle reçoit deux caisses à munitions et une caisse en bois (300 cartouches). Les 1 200 cartouches de la section se ventilent en 870 du type HD, 300 du type HZ et 30 de type PZ antichar.

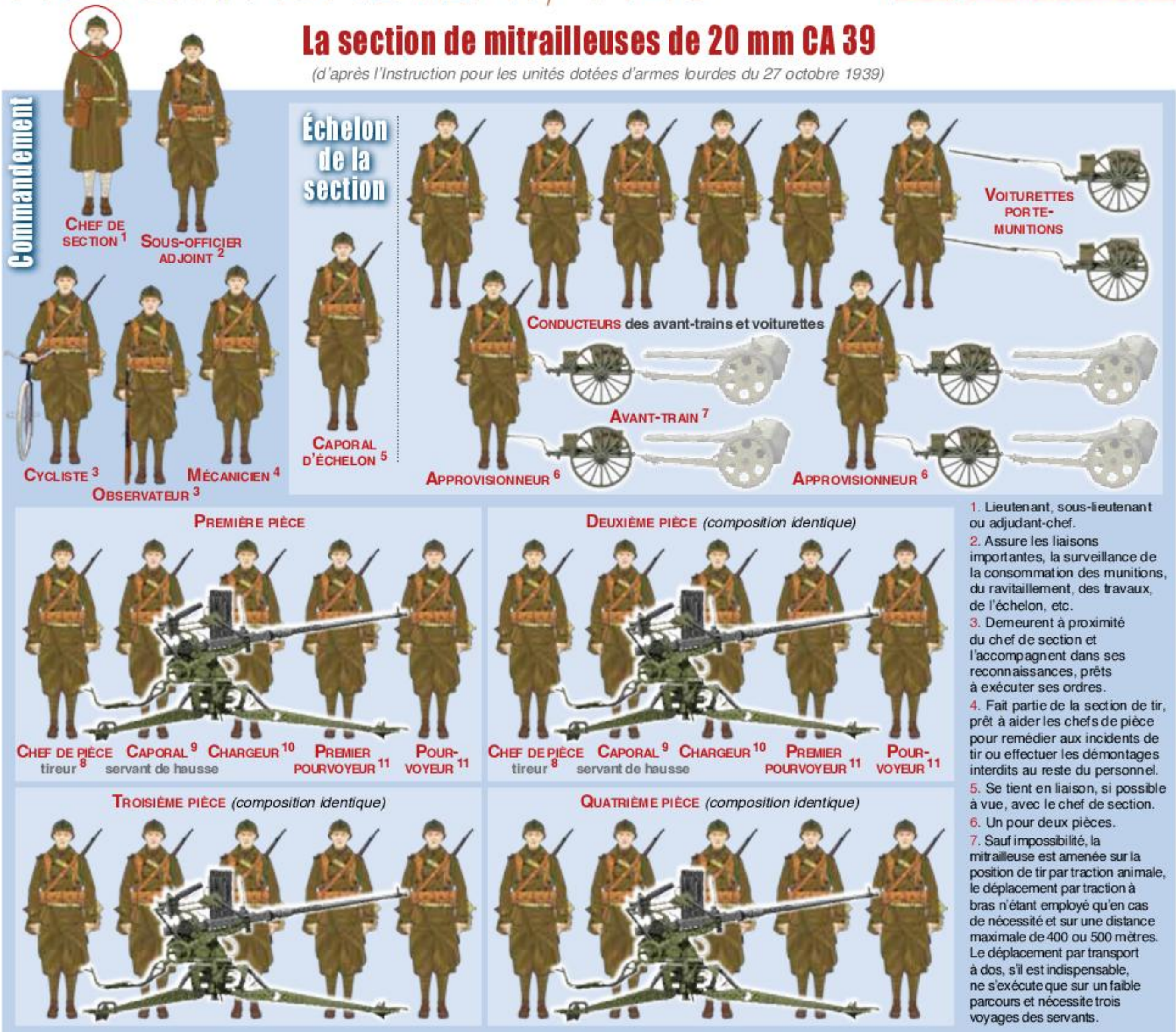


Une photographie inédite de MITRAILLEUSE DE 20 CA 39 en service français, sous le chaud soleil de juin, en batterie (mais sans boîte-chargeur) dans une position semi-enterrée. Les hommes appartiennent à un régiment de tirailleurs.
(Coll. Nicolas Palmier)

D'ACCOMPAGNEMENT, 1940

La section de mitrailleuses de 20 mm CA 39

(d'après l'Instruction pour les unités dotées d'armes lourdes du 27 octobre 1939)


Commandement
Chef de section [1]
Sous-officier adjoint [2]
Cycliste [3]
Observateur [3]
Mécanicien [4]
Échelon de la section
Caporal d'échelon [5]
Conducteurs des avant-trains et voiturettes
Voiturettes porte-munitions
Avant-train [7]
Approvisionneur [6]
Approvisionneur [6]
Première pièce
Chef de pièce tireur [8]
Caporal [9] servant de hausse
Chargeur [10]
Premier pourvoyeur [11]
Pourvoyeur [11]
Deuxième pièce (composition identique)
Chef de pièce tireur [8]
Caporal [9] servant de hausse
Chargeur [10]
Premier pourvoyeur [11]
Pourvoyeur [11]
Troisième pièce (composition identique)
Quatrième pièce (composition identique)

1. Lieutenant, sous-lieutenant ou adjudant-chef.

2. Assure les liaisons importantes, la surveillance de la consommation des munitions, du ravitaillement, des travaux, de l'échelon, etc.

3. Demeurent à proximité du chef de section et l'accompagnent dans ses reconnaissances, prêts à exécuter ses ordres.

4. Fait partie de la section de tir, prêt à aider les chefs de pièce pour remédier aux incidents de tir ou effectuer les démontages interdits au reste du personnel.

5. Se tient en liaison, si possible à vue, avec le chef de section.

6. Un pour deux pièces.

7. Sauf impossibilité, la mitrailleuse est amenée sur la position de tir par traction animale, le déplacement par traction à bras n'étant employé qu'en cas de nécessité et sur une distance maximale de 400 ou 500 mètres. Le déplacement par transport à dos, s'il est indispensable, ne s'exécute que sur un faible parcours et nécessite trois voyages des servants.

8. Sous-officier ou caporal-chef. Assis sur son siège, les pieds sur les repose-pieds, il manœuvre les volants de pointage, la commande de feu s'effectuant aux poignées soit en tir coup par coup soit en tir automatique (ou en mitrailleuse) au moyen des leviers de détente situés de part et d'autre de la poignée ; il est seul habilité à régler les incidents de tir.

9. Ou soldat de 1re classe. Il inscrit la hausse au commandement du chef de section ; il porte et manœuvre la stadia modèle 1939 qui sert à déterminer la hausse approchée correspondant à la distance future de l'avion ; il porte également la lunette de tir antichar dans son étui métallique ; il peut également porter le correcteur de tir sorti de sa boîte avant de l'installer sur la pièce, le réglage du correcteur étant ensuite réalisé par le chef de pièce.

10. À la gauche du tireur. Il enlève les boîtes-chargeurs vides et réalimente l'arme en boîtes-chargeurs pleines.

11. Ils amènent les munitions sur la position de tir en les prélevant sur l'avant-train (boîtes-chargeurs) et sur la voiturette porte-munitions qui ne transporte que des cartouches servant à remplir des boîtes-chargeurs vides ; les boîtes-chargeurs peuvent être transportées dans des caissettes métalliques en contenant cinq et pesant 43 kg.

Chargement des voiturettes

Munitions : sur chaque avant-train, 75 cartouches en cinq boîtes-chargeurs ; sur chaque voiturette, 150 cartouches en 10 boîtes-chargeurs et 300 cartouches dans une caisse spéciale, soit au total pour la section 1 200 cartouches.

Rechanges et accessoires : sur chaque avant-train, une caisse contenant : **Outillage et accessoires** : 1 gaine en cuir, 1 marteau, 1 tournevis double, 1 lime plate demi-douce, 1 clé anglaise, 2 poinçons, 1 mandrin, 1 tire-douille, 1 clé pour extracteur, 1 outils soulève-lames de ressort, 1 clé à fourche de 6 mm, 1 baguette de nettoyage avec brosse, 1 burette à huile, 1 boîte à graisse, 1 pinceau. **Rechanges** : 1 câble, 1 ressort récupérateur, 1 queue de culasse, 2 gâchettes, 1 bascule de percuteur, 1 plaque de commande de bascule avec son ressort, 2 percuteurs, 1 guidon, 24 goupilles, 1 ressort d'extracteur, 2 ressorts d'amortisseur des masses coulissantes, 1 ressort d'arrêtoir de porte-guidon et 18 ressorts divers.

Chaque pièce est munie d'une bâche pour la protection contre la boue et la poussière, fixée sur l'arme par cinq boutons pivotants ; la mitrailleuse est toujours bâchée lors des déplacements sur route.

Recherches et documentation Jean-Claude Latour, conception graphique François Vauvillier, personnages André Jouineau, véhicules (1/100) Laurent Lecocq © 2021

La nouvelle arme de l'infanterie pour la défense immédiate contre avions

succéder jusqu'en janvier 1940 tant pour les pièces que pour les munitions, les livraisons s'échelonnant de janvier 1939 à fin mai 1940 pour atteindre un total cumulé de 397 exemplaires.

Mais c'est seulement au début février 1940 que la direction de l'infanterie, chargée de l'étude pour ce nouveau matériel, remet son travail sur l'emploi de l'Oerlikon comme arme de défense rapprochée contre avions des divisions d'infanterie et que l'état-major de l'armée annonce que la mitrailleuse de 20 CA39 devient la nouvelle arme de défense immédiate antiaérienne de l'infanterie, en remplacement des mitrailleuses de 8 mm Hotchkiss. Dès lors, [7] l'effectif théorique de la compagnie d'accompagnement dotée d'une section de mitrailleuses de 20 mm CA 39, passe de 205 à 204 hommes (un mitrailleur mécanicien en moins à la section de 20 mm).

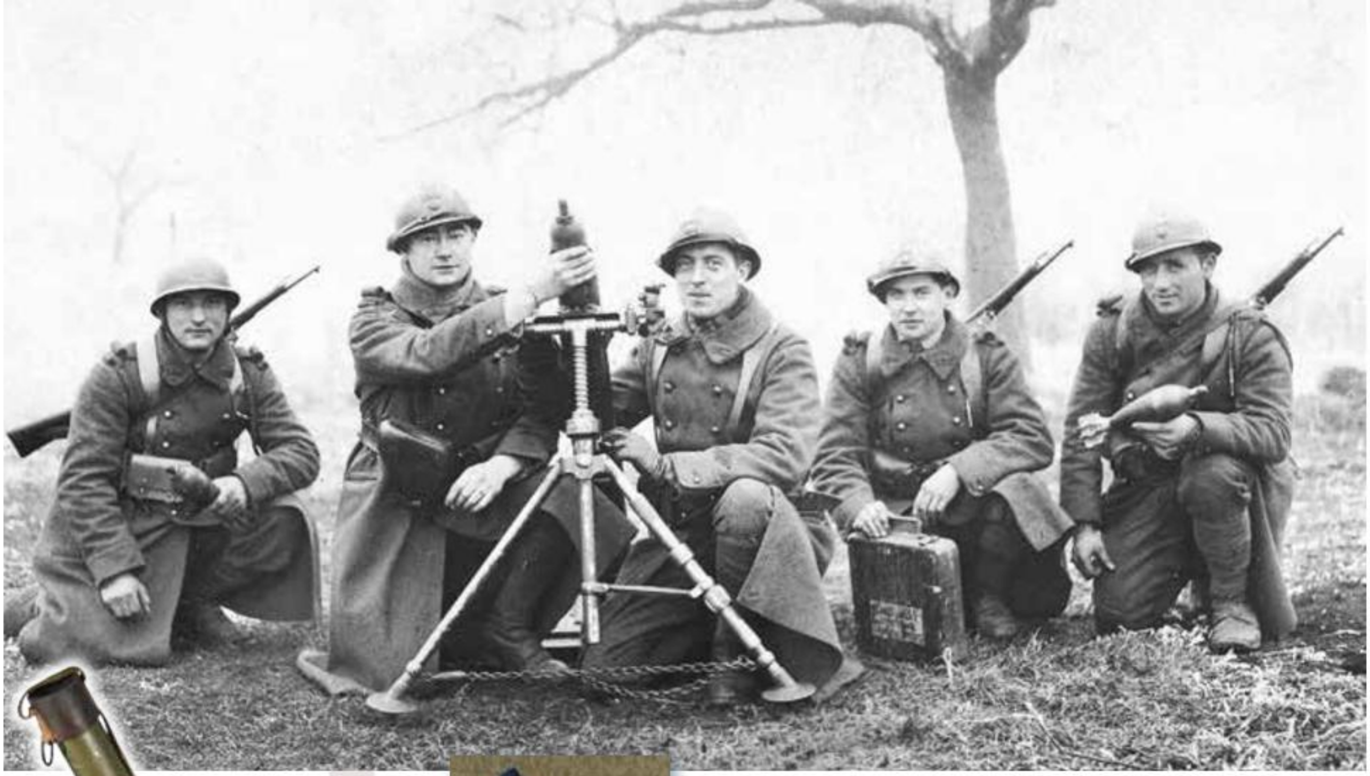
Au 10 mai 1940, les sept DIM (motorisées), dix DI type Nord-Est, six DINA (nord-africaines), trois DIC (coloniales), une DM (marocaine) et deux DIA (d'Afrique), soit 29 divisions au total, disposeront de 283 exemplaires de la nouvelle arme à raison, pour 22 d'entre elles, de 12 exemplaires (quatre par régiment d'infanterie comme prévu), les sept autres n'en recevant que six, trois, deux, voire une seule.

Notes

[5] Appellation erronée. La *Notice provisoire sur la mitrailleuse de 20 mm modèle 1939*, avait déjà été approuvée le 4 mars 1939. Document (mis à jour à la date du 5 février 1940) aimablement communiqué par Éric Klamerek.

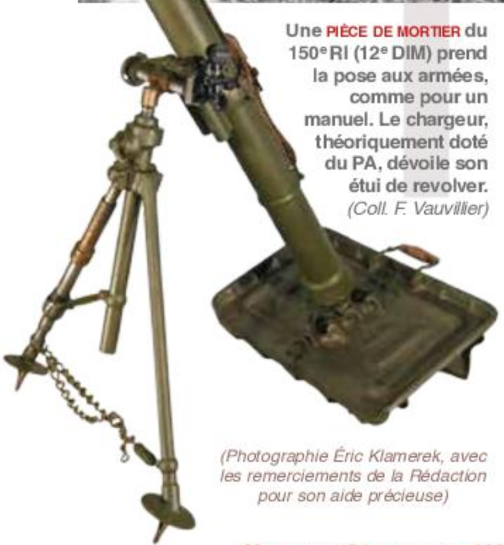
[6] Pour tous savoir sur cette arme, ➠ GBM 126-127, étude détaillée de P.-F. Aujas.

[7] Ceci explique que la mise à jour des TEG du 1er février 1940 n'en fasse pas état. Nos efforts pour retrouver une nouvelle mise à jour éventuelle entre février et juin 1940 sont restés vains à ce jour.



Une PIÈCE DE MORTIER du 150e RI (12e DIM) prend la pose aux armées, comme pour un manuel. Le chargeur, théoriquement doté du PA, dévoile son étui de revolver. *(Coll. F. Vauvillier)*

L'INSIGNE DE MANCHE des «*servants de mortiers (81 et 60)*» est ajouté à la liste des attributs de fonction le 22 mars 1938 (*Bulletin officiel*). Brodée en soie de couleur distinctive, la silhouette de mortier mesure en principe 50 mm de haut sur 45 mm de large. *(Coll. F. Vauvillier)*



(Photographie Éric Klamerek, avec les remerciements de la Rédaction pour son aide précieuse)

MORTIER DE 81 MM MODÈLE 1927-1931

Jusqu'alors présent seulement au niveau régiment *(➠ GBM 130 pp. 46-47)*, **le « mortier Brandt » descend au bataillon en 1936. Dérivé amélioré du Stokes de 1918, plus précis, il en diffère par l'«** ***adjonction d'un amortisseur de recul (disjoncteur), par le verrouillage du tube sur la plaque de base, par un appareil de pointage perfectionné et par un bipied permettant des corrections de dévers.*** **»** *(Aide-mémoire Arendt)*. **Sa table de tir sommaire prévoit des portées de 200 m à 2000 m. Ce qui, pour cette dernière distance, conduit à placer les mortiers à hauteur du PC de bataillon.**

Moins de voitures, moins d'hommes et de chevaux

Une autre incidence sur l'effectif des unités d'armes collectives résulte du modèle de voiturettes employé. Comme le précise le rectificatif n° 2 du 9 juin 1939, «*si la section de mitrailleuses est dotée de* ***voiturettes modèle 1937****, son effectif est à diminuer de deux conducteurs, deux véhicules hippomobiles à un cheval, deux animaux de trait*». Fait pour le moins curieux, le groupe de mortiers de la CA n'est, formellement, pas touché par cette mesure, alors qu'au contraire, le groupe de mortiers — identique — de la compagnie régimentaire d'engins l'est bel et bien.

La voiturette modèle 1937 ne simplifie les dotations qu'en apparence

Erreur par omission dans le rectificatif de juin 1939 ? C'est fort probable. Quoi qu'il en soit, la mise à jour des TEG, le 1er février 1940, est accompagnée d'une annexe n° 2 relative aux unités ayant reçu la nouvelle **voiturette d'infanterie modèle 1937**, entraînant la réduction prévue des dotations, et donc des effectifs :

– dans les **sections de mitrailleuses**, une seule voiturette porte-mitrailleuses pour chaque groupe (soit en moins pour les quatre sections, huit conducteurs, huit chevaux et huit voiturettes) ;

– dans la **section d'engins**, une seule voiturette porte-munitions pour le groupe de mortiers de 81 (soit en moins un conducteur, un cheval et une voiturette).

Dans le groupe de canons de 25, la voiturette porte-munitions sera simplement remplacée par une voiturette Mle 1937, sans réduction d'effectif. Au total, la compagnie d'accompagnement rééquipée suivant ce standard modernisé aura en moins neuf conducteurs, neuf voiturettes et neuf chevaux. Dès lors, il comptera quatre officiers, 192 hommes de troupe, 28 chevaux et 25 voitures.

L'armement individuel et collectif

Seul changement notable, un tableau de dotation du 20 décembre 1937[8] attribue le pistolet automatique, au lieu du revolver, aux officiers, adjudants et sergents-chefs. Quantitativement, la CA est armé à 90 % par le mousqueton, et le solde par une arme de poing *(➠ page 32 pour le détail des dotations)*.

S'agissant des dotations en **armement collectif**, tout a été dit plus haut et dans de précédents numéros. Quelques rappels sont donnés dans les légendes de cette double page.

Les outils individuels

Les données chiffrées en la matière étant souvent incomplètes et parfois contradictoires dans les manuels d'instruction de l'époque, nous avons procédé à une synthèse raisonnée[9] pour proposer le tableau ci-contre.

Outils de la CA, 1936-1940

	1936	1940
Outils de terrassiers	**138**	**139**
Bêches portatives	15	14
Pelles-pioches	27	27
Pelles rondes Mle 1916	48	49
Pioches Mle 1916	39	40
Pics à tête	9	9
Outils de destruction	**44**	**47**
Haches portatives à main	12	13
Haches port. à main ordinaires	1	1
Serpes	13	14
Cisailles à main	3	3
Cisailles à main renforcées	9	10
Scies égoïnes	6	6
Mètres pliants	4	4
Total	**186**	**190**
Répartition		
Section de commandement	17	19
Quatre sections de mitr.[1]	137	132
Section d'engins	32	39

[1] En 1936, 34 outils par SM sauf une à 35 outils. En 1937-1940, 33 outils par SM.

---

[8] *Tableaux des dotations en matériel collectif d'armement et en armement individuel (armes et munitions)* du 20 décembre 1937. Pour tous détails sur ces armes, ➠ GBM 125 et 126 (armes d'épaule) et GBM 131 (armes de poing). Articles d'Éric Denis avec la participation d'Éric Klamerek.

[9] Sur la base de l'*Aide-mémoire de l'officier d'infanterie en campagne* du 15 juin 1936 et du *Manuel du gradé d'infanterie* mis à jour au 1er octobre 1939 pour la dotation de la section de commandement, avec quelques rectifications résultant des mises à jour connues par ailleurs.

Moyens de transmissions et observation

De 1936 à 1940, la CA ne possède, en matière de **moyens de transmissions** que deux jeux de panneaux de signalisation à bras, cinq pistolets signaleurs et deux tromblons VB.

En revanche, elle est dotée d'un important **matériel d'observation et de topographie** *(➠ tableau ci-contre)* dont le détail est donné dans divers ouvrages d'instruction. [10] Dès 1936, la CA dispose également d'un jeu de **matériel topographique** (planchette topographique, alidade nivélatrice, déclinatoire, double décamètre avec fiches, double décimètre, équerre métallique, rapporteur, règle plate) et un abaque de préparation de tir.

LES VOITURES

Avant l'introduction de la **voiturette modèle 1937**, la compagnie d'accompagnement va utiliser, simultanément ou successivement, 32 puis 34 voitures et voiturettes hippomobiles de onze types différents. Neuf de ces véhicules sont présents sur notre organigramme pages 34-35. Ceux non représentés sont :

– l'**avant-train du canon de 37** *(➠ GBM 124 et 130)*;

– la **voiturette dite « *américaine* »** aménagée en **avant-train** de canon de 25 Mle 1934 *(➠ GBM 97)*.

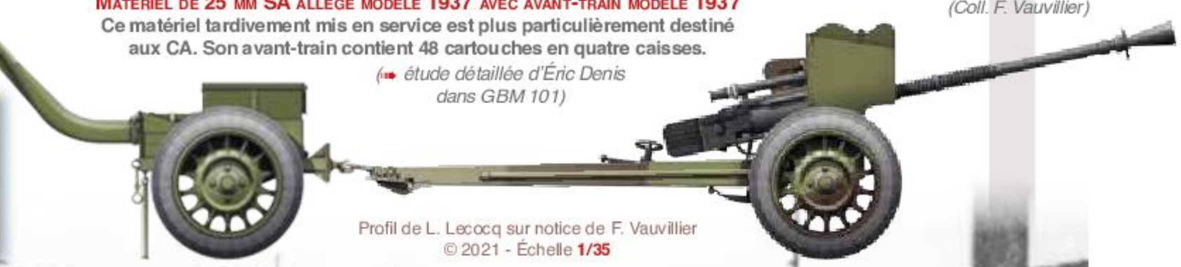
Pour les compagnies qui en sont dotées, l'introduction de la **voiturette d'infanterie modèle 1937** *(➠ GBM 133 pour les généralités)* uniformise les trains de combat mais la simplification est toute relative car l'aménagement intérieur existe, pour la CA, en cinq variantes *(➠ schémas page 40)*.

Après le 1er février 1940 enfin, deux nouvelles adaptations de la vieille voiturette dite « *américaine* » font leur apparition pour le service de la mitrailleuse de 20 CA39 *(➠ page 36)*. Ce matériel archaïque

Matériel d'observation et de topographie de la CA

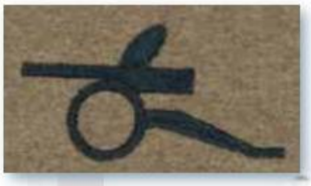
	1936	1937	1940
Jumelles à prisme [1]	7	7	7
Jumelles périscopiques de 8x24	14	15	12
Boussoles directrices Mle 1922 [2]	23	24	24
Boussole topographique Mle 1926	1	1	1
Télémètres SOM de 0,80 m	5	2	2
Périscopes à main grossissants Mle 1930	6	6	1
Prismes rétroviseurs Mle 1925	5	5	5
Sitogoniomètres [3]	2	3	3
Goniom. boussole d'artill. Mle 1916 ou 1917 [4]	—	—	1
Goniomètres de mitrailleuse Mle 1936	—	—	4
Total	**63**	**63**	**60**

1. Cinq de 8x30, une de 6x24, une de 16x50. En 1940, toutes de 8x30.
2. Ou Mle 1922 simplifié.
3. Un à la stn de cdt, un au canon de 37 (1936), deux aux canons de 25 (1937).
4. Pouvant être remplacé par un appareil goniométrique de direction de tir.

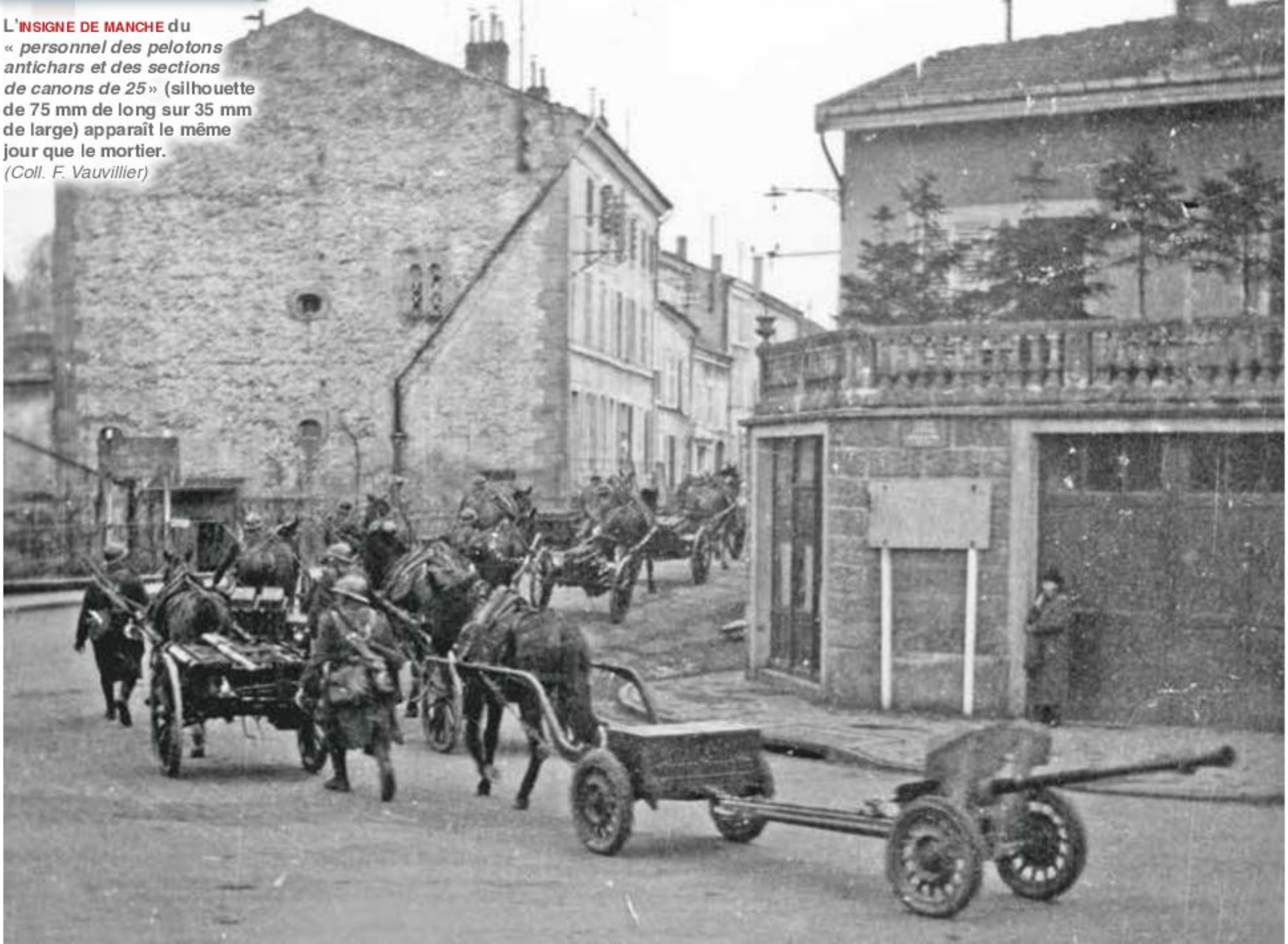


Matériel de 25 mm SA allégé modèle 1937 avec avant-train modèle 1937
Ce matériel tardivement mis en service est plus particulièrement destiné aux CA. Son avant-train contient 48 cartouches en quatre caisses.
(➠ étude détaillée d'Éric Denis dans GBM 101)

Profil de L. Lecocq sur notice de F. Vauvillier © 2021 - Échelle **1/35**



L'**insigne de manche** du « *personnel des pelotons antichars et des sections de canons de 25* » (silhouette de 75 mm de long sur 35 mm de large) apparaît le même jour que le mortier. *(Coll. F. Vauvillier)*



1939-1940, une **compagnie d'accompagnement** traverse Cirey-sur-Vezouze (Meurthe-et-Moselle). Le matériel **modèle 1937** au premier plan cotoie les **voiturettes « américaines »** de quatre types distincts : porte-mortier de 81 bien visible à gauche, porte-mitrailleuse et porte-munitions pour ces deux armes. Ces petites voitures à roues bois-fer demeureront largement majoritaires dans les corps de troupe. *(Coll. F. Vauvillier)*

Note

[10] Tout particulièrement dans l'*Instruction sur la composition et le chargement des compagnies régimentaires d'engins (compagnies d'engins de demi-brigade), des compagnies d'accompagnement, des compagnies divisionnaires anti-chars, du type Nord-Est*, approuvée le 11 octobre 1938, document incontournable aimablement communiqué par Éric Klamerek. Cette instruction fait référence aux Tableaux de dotation provisoire en matériel d'optique, d'observation, de topographie et de préparation de tir du 15 janvier 1938.

pour 1940 n'est qu'une mesure temporaire puisque, à brève échéance, toutes les sections de 20 CA39 devaient être motorisées grâce à la mise en service des tracteurs **Unic TU1** *(➠ GBM 126 page 59)*. Mais faute de temps, il n'en sera rien.

Le chargement en munitions

L'instruction de 1938 [10] mais également d'autres ouvrages d'instruction du temps décrivent les chargements de façon très détaillée. Faute de place hélas, nous ne pouvons présenter qu'un résumé fort succinct des munitions disponibles à l'échelon *(➠ ci-contre)*. Soit dit en passant, la comparaison des poids donne une idée du revers de la médaille de la voiturette modèle 1937. ■

Chargement en munitions des voiturettes et avant-trains de la CA, 1936-1940

	Voiturette		Voiturette		Avant-train	Voiturette
« américaine »	**porte-mitrailleuse**	**porte-munitions**	**porte-mortier**	**porte-munitions**	**de canon de 25 mm**	**porte-munitions de 25 mm**
Poids approximatif chargé	400 kg	400 kg	358 kg	460 kg	.......kg	.... kg
Chargement en munitions	2230[A]/2518[B]	3456 cart.[C]	48 proj.[D]	80 projectiles[E]	48 cartouches[F]	216/288 cart.[G]
Modèle 1937	**(type C)**	**(type D)**	**(type E)**	**(type F)**	**Mle 1937**	**(type H)**
Poids approximatif chargé	642 kg	653 kg	643 kg	668 kg	271 kg	589 kg
Chargement en munitions	2592/2880 c.[H]	6262 cart.[I]	54 proj.[J]	78 projectiles[K]	48 cartouches[F]	192 cartouches[L]

A. En 6 caisses pour bandes rigides et 2 caisses pour bandes articulées sur la voiturette n° 1 du 1er groupe.

B. En 7 caisses pour bandes rigides et 2 caisses pour bandes articulées sur les trois autres voiturettes.

C. En 12 caisses pour bandes rigides.

D. En 12 caisses (48 obus explosifs), 2 caisses de charges et 3 caisses de fusées. Dans le cas où le chargement est constitué de caisses métalliques à 3 coups complets : 18 caisses au lieu de 12 sans caisses de charges et de fusées.

E. Dont 68 explosifs (17 caisses) et 12 fumigènes (3 caisses), 3 caisses de charges et 5 caisses de fusées.

F. En 4 caisses de 12 cartouches (balles perforantes P et balles traceuses perforantes TP).

G. En 18 caisses de 12 cartouches, puis 24 à compter de 1938.

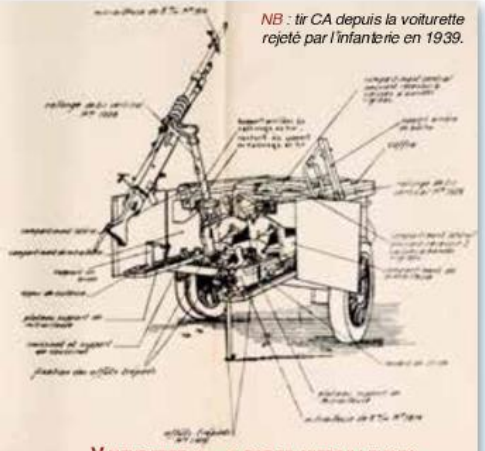
H. 2592 sur la voiturette n° 1 de chaque section ; 2880 sur la voiturette n° 2 de chaque section.

I. En 22 caisses (20 pour bandes rigides, 2 pour bandes articulées).

J. En 18 caisses à trois coups complets, chacun comprenant 1 projectile FA Mle 1924-1927, 1 cartouche de charge de mortier, 3 relais de charge de mortier, 1 fusée.

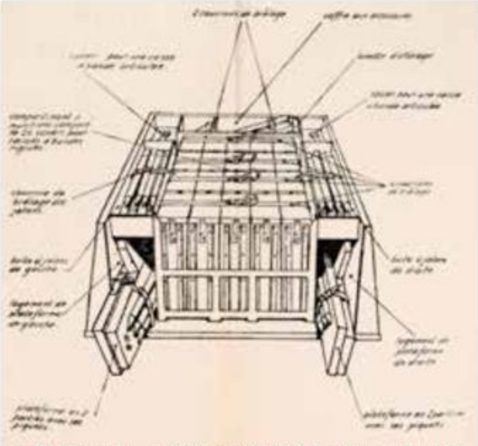
K. En 26 caisses (voir J), dont 12 projectiles fumigènes si l'ordre en est donné. À défaut, tous les projectiles sont explosifs.

L. En 16 caisses Mle 1936 de 12 cartouches de 25 mm.

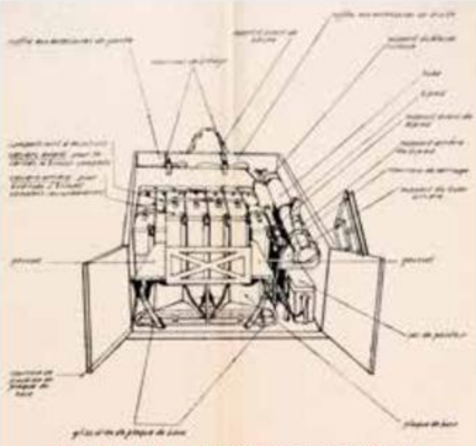


NB : tir CA depuis la voiturette rejeté par l'infanterie en 1939.

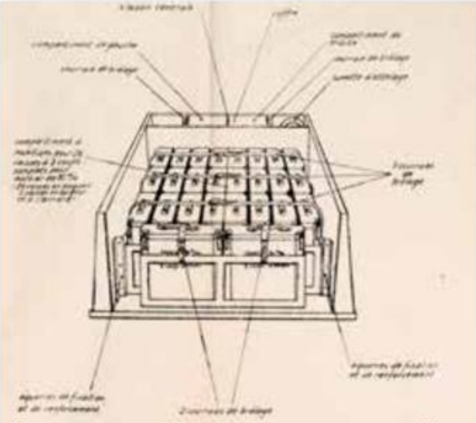
Voiturette (type C) porte-mitrailleuses



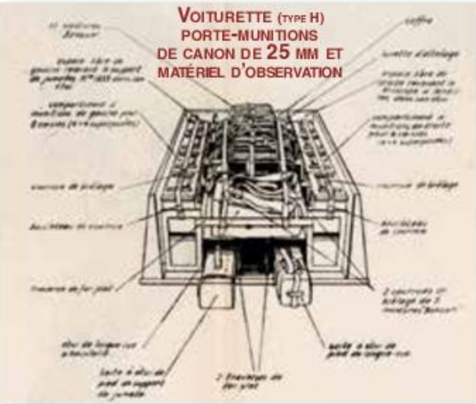
Voiturette (type D) porte-munitions de mitrailleuses



Voiturette (type E) porte-mortier de 81 mm

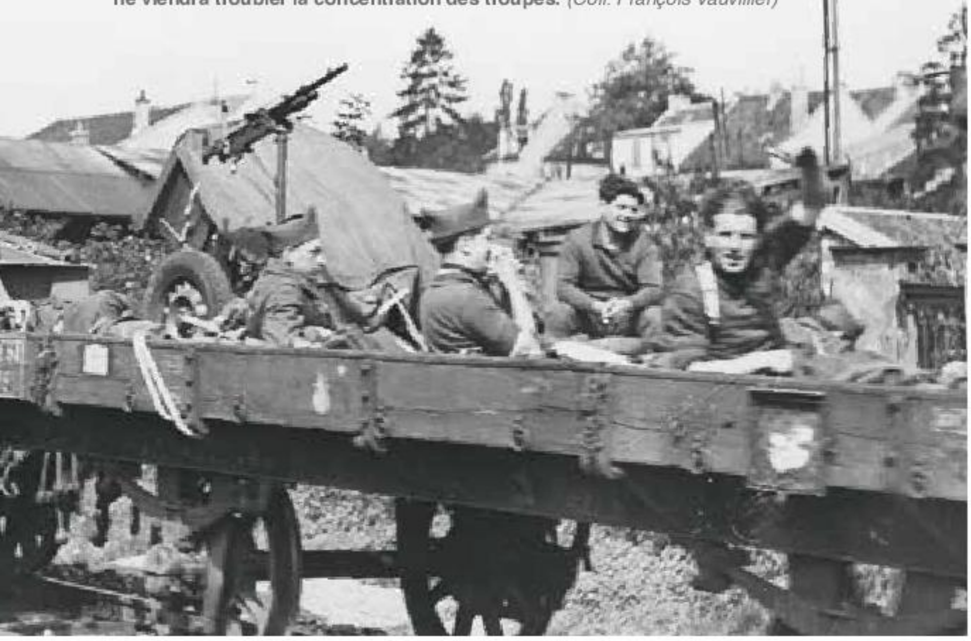


Voiturette (type F) porte-munitions de mortier de 81 mm

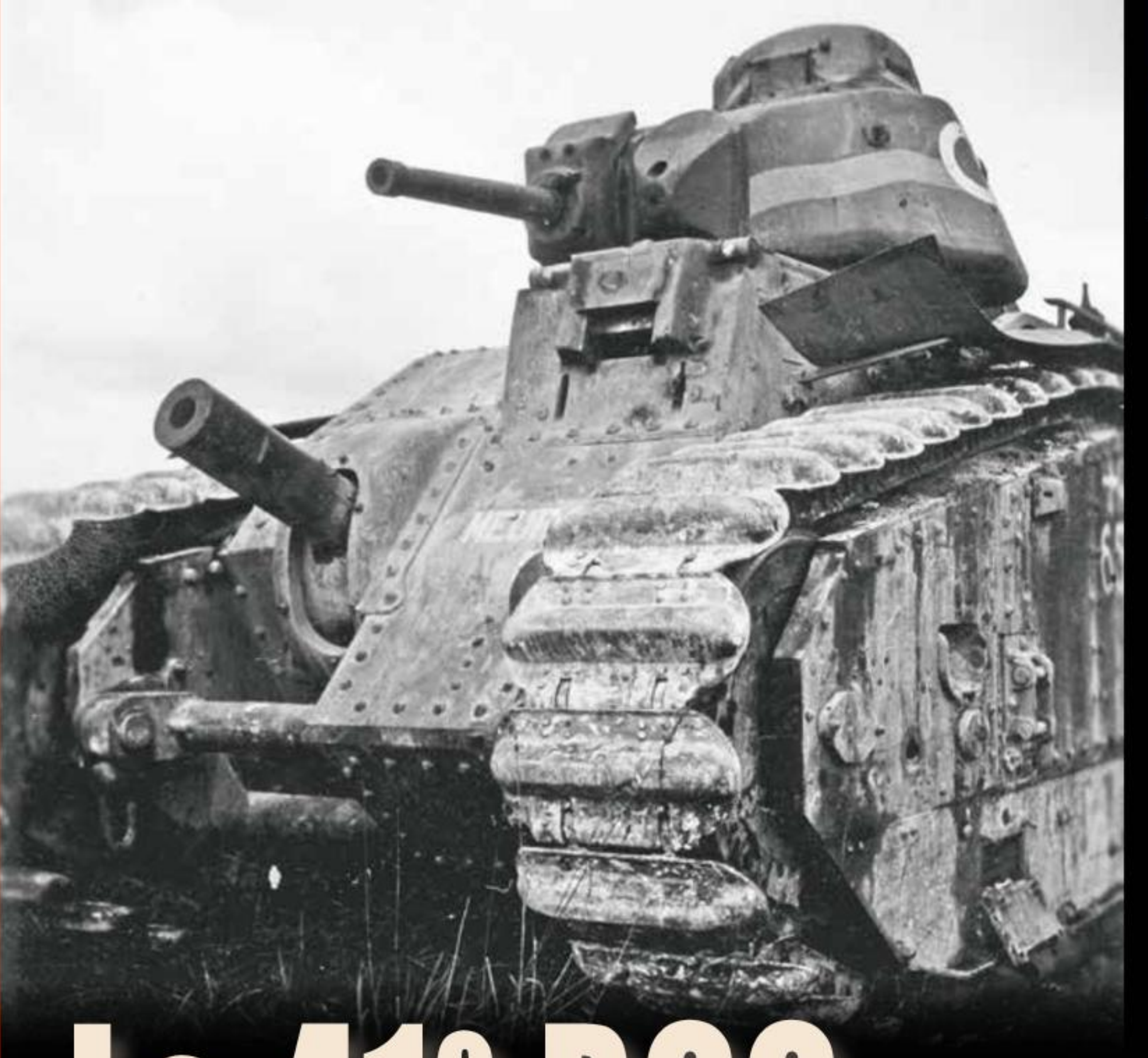


Voiturette (type H) porte-munitions de canon de 25 mm et matériel d'observation

Planches de la *Notice provisoire sur la* voiturette d'infanterie modèle **1937**. Éditée en 1941 à Limoges chez Lavauzelle, cette notice existe depuis 1939 en version tapuscrite, et les dessins qui l'accompagnent y sont présents, mais sans lettrage des types. *(DR)*



Paris, au départ de la gare de l'Est, fin août 1939. L'échelon A d'un régiment d'infanterie parisien a embarqué pour la frontière. Ces jeunes mitrailleurs — des conscrits de l'armée active — dont l'unité vient de percevoir des voiturettes modèle **1937** flambant neuves ont installé comme il se doit leur Hotchkiss sur sa rallonge de tir vertical. Mais nulle attaque aérienne ne viendra troubler la concentration des troupes. *(Coll. François Vauvillier)*



Terrain et opérations

Durement éprouvé dans la contre-attaque devant Perthes et à la ferme Pommery le 10 juin (→ *GBM 135*), le 41e BCC ne compte plus que 28 appareils. Et près de la moitié d'entre eux sont hors d'état. Pourtant, il faut, encore et encore, tenter de ralentir l'ennemi.

Le 41e BCC

V - BILLOTTE PIÉGÉ À MOURMELON, 12 JUIN 1940

Stéphane Bonnaud

notices sur les marquages
François Vauvillier

En titre. **Emblématique du combat sans espoir de Mourmelon le 315 *Meurthe* est le char du LIEUTENANT CORNUT-GENTILLE, chef de la 1re section de la 3e compagnie. Ce jour-là, l'organisation mise en place avec les chars valides ne permet plus au bataillon que d'engager une seule « compagnie de combat », mais à quatre sections : une exception notable dans les unités de B.** *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

Au lendemain du combat, le bataillon stationne dans les bois de Prosnes, immédiatement à l'est de la ferme de Moscou, au nord de la route Reims-Suippes (→ *carte page 42*). Les appareils rescapés y sont triés selon leur état et ventilés en trois groupements distincts.

Le capitaine Billotte, qui reçoit le commandement des chars encore valides, indique qu'à 17 heures, une « **compagnie de combat** » de 15[1] chars est constituée à la ferme de Moscou, en vue d'une attaque à mener à 19 heures. Les chars doivent se déployer à la sortie de Saint-Martin-L'Heureux, neutraliser les éléments ennemis signalés au sud-est de Saint-Hilaire-le-Petit puis se rallier vers Suippes. À cet effet le groupement Billotte est porté à 18 heures sur Vaudesincourt par la ferme de l'Espérance et Aubérive. Il doit ensuite poursuivre sur Saint-Martin-L'Heureux mais « *arrivés vers 20 heures au point de première destination* [...], *il fait presque nuit. Long arrêt. Le* [lieutenant-] *colonel Maître arrive en voiture : contre-ordre, pas de contre-attaque ce soir. Se diriger vers la ferme Piémont.* » (lieutenant Duhen).

Billotte confirme cette « *attaque d'ailleurs décommandée au dernier moment* ».

Nuit du 11 au 12 juin

Les chars de Billotte couvrent la retraite de Vaudesincourt à Suippes lors d'une ultime marche de nuit — la sixième consécutive — dans des conditions très pénibles que rapportent deux officiers du groupement :

– « *La nuit est extrêmement sombre, la pluie, le brouillard et l'encombrement formidable des voies de communication, ne permettent à tous les éléments que de se regrouper au lever du jour* » (sous-lieutenant Godinat, du **378** *Chambertin*).

– « *Rebroussons chemin. Toute la nuit, pagaille inouïe sur la route. Avançons par bond de 4 à 5 mètres. Le ravitaillement en essence qu'on doit trouver au croisement de la route Reims - Suippes (avec celle de Mourmelon - Dontrien) est introuvable. La colonne est scindée en multiples tronçons. Elle se réunit enfin vers 5 heures, à l'aube, à la ferme Piémont.* » (lieutenant Duhen, sur le **413** *St-Péray*)

Le bataillon forme alors un barrage antichar dans les bois au nord-est de la ferme de Piémont avec mission de se garder contre une incursion possible d'engins blindés, ou une infiltration de l'infanterie ennemie qui déboucherait de Suippes en direction générale

NOTE

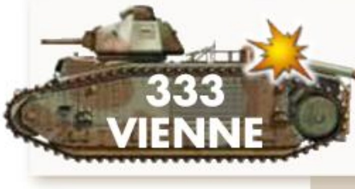
[1] À ce moment, Billotte ne compte pas le **333** *Vienne* du capitaine Cornet. Le lendemain 12, le groupement totalisera 16 chars dont deux, le **337** *Eure* et le **345** *Beaune*, ne participeront pas au combat final (→ *tous détails pages 42-43*).

de la route de Châlons. Tant bien que mal, Billotte regroupe ses forces : « *Le capitaine Billotte me fait relever* [l'aspirant] *Carmier sur la route pour : 1) arrêter tous les chars en état du 41e pour les rallier à nous. 2) Arrêter tous les véhicules porteurs d'essence pour improviser un ravitaillement absolument urgent. Toute la matinée défilent des unités de toutes sortes jusque vers midi où le flot se tarit. Nous sommes embossés dans un bois parallèle à la route, à l'ouest de celle-ci. Arrivons à nous ravitailler à demi sur deux TLR*[2] *qui passent.* » (Duhen). Selon Godinat, les chars du groupement Billotte stationnent pour la nuit dans les bois situés sensiblement au sud de la ferme de Piémont, à l'ouest de la route Suippes - Châlons.

Trop peu d'essence

La question du ravitaillement en essence est essentielle lors de cette matinée du 12 juin, puisqu'elle scelle d'ores et déjà le sort des chars du groupement Billotte, comme en témoigne ce dernier : le bataillon « *est à l'aube à son emplacement de combat* [...]. *Nous n'avons pas dormi depuis cinq jours. Nous avons des munitions ; nous n'avons presque plus d'essence. À un officier d'état-major, venu au petit jour me consulter de la part du général commandant la division, j'ai signalé que sans carburant nous ne pourrions que combattre sur place dans des conditions d'immobilité bien fâcheuses, puis tenter de gagner la Marne à la nuit. Avec un ravitaillement nous serions prêts, malgré notre épuisement, à toute mission. Pendant toute la matinée, je guette l'arrivée de ce ravitaillement : en vain. D'au-delà de la Suippe nous parvient par contre le grondement sourd des colonnes allemandes en marche. Vers midi, l'ordre arrive de nous porter sans délai par le Haricot de Vadenay et les Ouvrages Blancs vers le "Mur allemand" où nous retrouverions la 14e DI, la superbe division du général de Lattre de Tassigny avec qui nous aurions à contenir l'ennemi jusqu'à la nuit. La distance à parcourir en ligne droite pour atteindre cet objectif représente exactement la moitié de nos possibilités, à moins que ne parvienne le carburant. Ceci veut dire que sans ce ravitaillement, ce sera notre dernière mission ! il m'en est bien entendu promis, qui n'arrivera jamais, car l'aspirant Edmond Barrachin, le futur sénateur, qui avait été chargé de nous l'apporter, ne disposait que d'un matériel inadapté. Les ordres qu'il avait reçus étaient si imprécis qu'il ne pourra jamais, malgré ses efforts, nous*

L'absence de ravitaillement en essence va sceller le sort du groupement Billotte



Chef de corps
(s'est joint à la compagnie de combat)

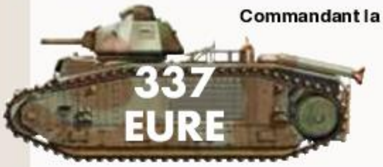
Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : capitaine Louis Cornet † A
puis capitaine Billotte
Pilote : sergent Pierre Delforges
Radio : adjudant Roger Levasseur †

Capitaine Billotte

Compagnie de combat

Capitaine Pierre **Billotte** A

Commandant la « compagnie de combat »



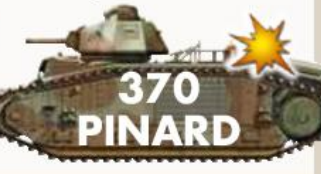
Sabordé le 13 juin à Possesse
(chef de char : capitaine Billotte)
Pilote : sergent René Durupt
Radio : sgt-chef Edmond Loiseau
1er aide-pilote : chasseur Ravet
2e aide-pil. : chas. Fernand Dupa

Statut des cadres
A = d'active
R = de réserve

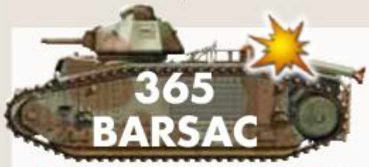
49e = *char provenant du 49e BCC*

Char de remplacement

Perdu le 12 juin au gpt Cornet-Billotte
Équipage inconnu
(aucune trace écrite n'a été retrouvée au sujet de ce char)



Dans son rapport, le sous-lieutenant Godinat indique qu'une partie des chars a été confiée au commandement direct du lieutenant Fajeau, répartissant de ce fait les chars en deux sous-ensembles. Fajeau demeure aux ordres de Billotte.

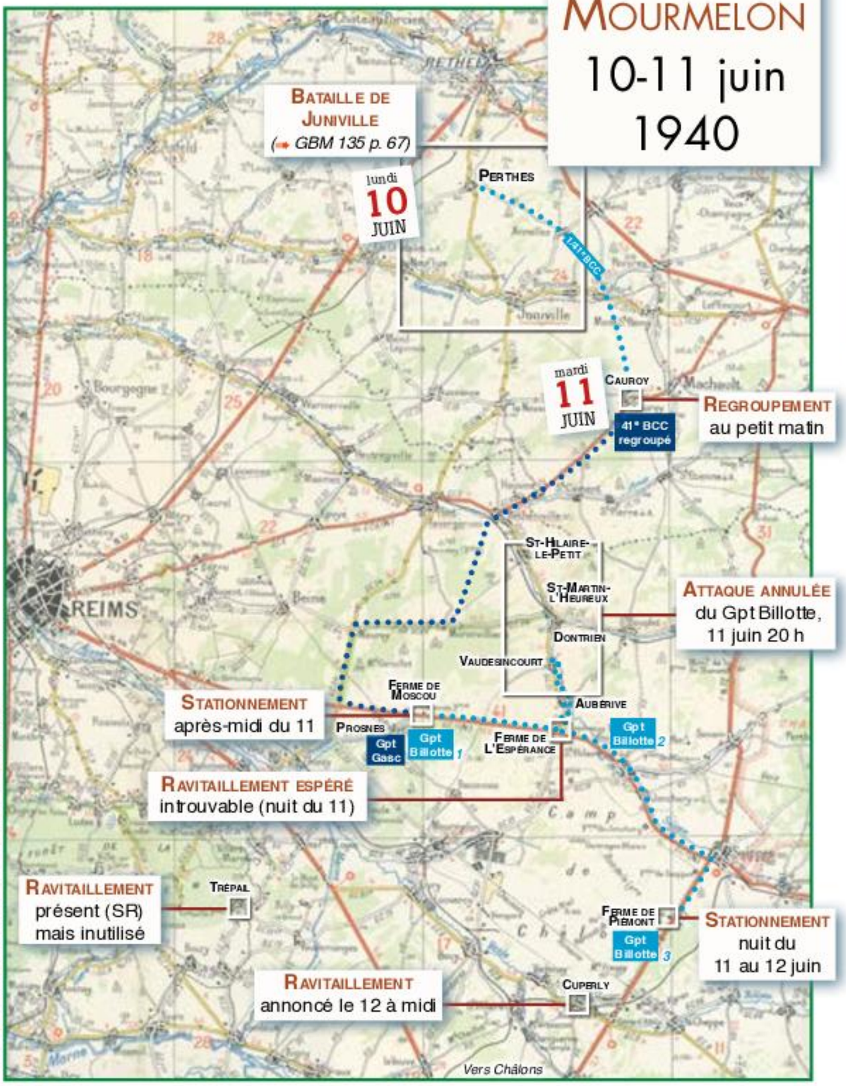


Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : lieutenant Fajeau* A
Pilote : cap.-chef Jacques Fleurigaud
Radio : ....
1er et 2e aides-pilotes : ....

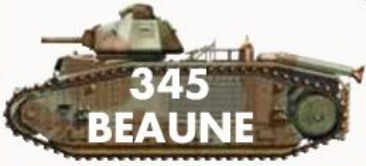
(commandant la 3e compagnie après la nomination de Delepierre comme nouveau chef d'état-major)

* *Erratum : lire Fajeau (et non Fajean) dans GBM 127.*

Le 41e BCC de Perthes à Mourmelon 10-11 juin 1940

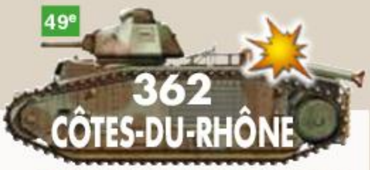

Bataille de Juniville
(→ GBM 135 p. 67)
lundi
10
juin
Perthes
41e BCC
mardi
11
juin
Cauroy
Regroupement
au petit matin
41e BCC
regroupé
St-Hilaire-le-Petit
St-Martin-l'Heureux
Attaque annulée
du Gpt Billotte,
11 juin 20 h
Dontrien
Vaudesincourt
Reims
Ferme de Moscou
Stationnement
après-midi du 11
Prosnes
Gpt Gasc
Gpt Billotte 1
Ferme de l'Espérance
Aubérive
Gpt Billotte 2
Ravitaillement espéré
introuvable (nuit du 11)
Camp de Châlons
Ravitaillement
présent (SR)
mais inutilisé
Trépail
Ferme de Piémont
Gpt Billotte 3
Stationnement
nuit du
11 au 12 juin
Ravitaillement
annoncé le 12 à midi
Cuperly
Vers Châlons
Marne

Fonds de carte Michelin n° 56 d'époque au 1/200 000

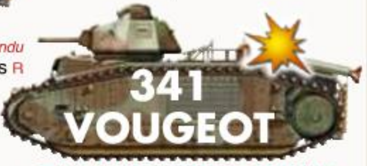


Sabordé le 14 juin en lisière nord des bois de la Vendu
Chef de char : lieutenant Jean Adelmans R
Pilote : sergent Gilbert Thiebault
Radio : caporal Robert Chapellier
1^{er} *aide-pilote* : chas. Adolphe Boeglin
2^{e} *aide-pilote* : chas. Joseph Euderlin

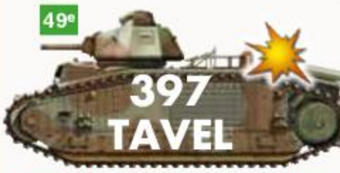
Section Adelmans
(2^{e} stn de la 1^{re} compagnie)
lieutenant
Jean **Adelmans**



Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lt Jacques André R
Pilote : ………………………………
Radio : ………………………………
1^{er} *et* 2^{e} *aides-pilotes* : …………………

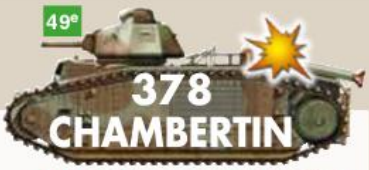


Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : aspirant Pierre Carmier † R
Pilote : sergent Norbert Paulin †
Radio : caporal François Le Corre
1^{er} *aide-pilote* : cap.-chef Albert Arnaud †
2^{e} *aide-pilote* : chasseur Henri Boucher †

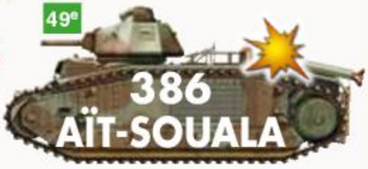


Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : lt Henri Jacquelin (49e) R
Pilote : sergent-chef Robert Osieka
Radio : caporal-chef Roger
Aide-pilote : caporal Rivoire

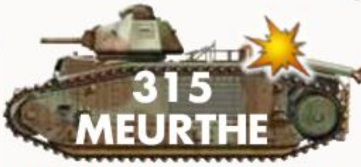
Section Jacquelin
(section de remplacement)
lieutenant
Henri **Jacquelin**



Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lt Robert Godinat (49e) A
Pilote : sergent Jacques Roy †
Radio : chasseur Conscience
Aide-pilote : caporal Hyenne

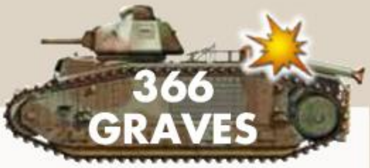


Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : adt Stanislas Biernacki
Pilote : caporal-chef René Lefèvre
Radio : sergent Jacques Coulon
Aide-pilote : chasseur Couturier

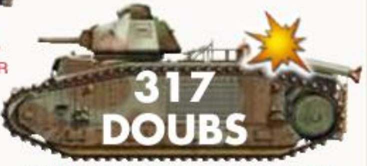


Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : lt Philippe Cornut-Gentille R
Pilote : sergent-chef Marcel Borde
Radio : chasseur Pierre Bonammy
Aide-pilote : chasseur Louis Perret

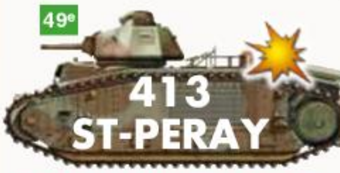
Section Cornu-Gentille
(1^{re} stn de la 3^{e} compagnie)
lieutenant
Philippe **Cornu-Gentille**



Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lieut. André Guyhur R
Pilote : sergent Pierre Dorion
Radio : caporal-chef Maurice Vitry
1^{er} *aide-pilote* : chasseur Michel Dutrêve †



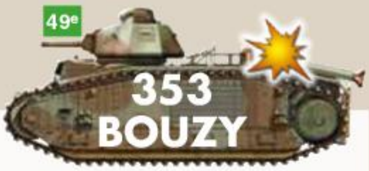
Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : sous-lieutenant Yves Bricard A
Pilote : sergent-chef René Durand
Radio : caporal-chef Roger Noirat
1^{er} *aide-pilote* : caporal Fernand Maeneval
2^{e} *aide-pilote* : chasseur Jean Pacot



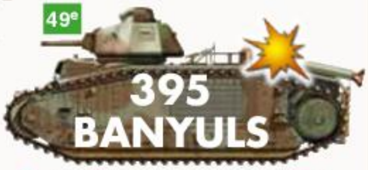
Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : lieutenant Pierre Duhen R

Section Duhen
(composite)
lieutenant Pierre **Duhen**

Tués dans le St-Péray ou le Banyuls :
Pilote : sergent Pierre Vayne †
Aide-pilote : chas. Jacques Doucet †
………… : chasseur Robert Lebaud †
………… : chas. Aimé Jarjat † *(mort des suites de ses blessures à Paris le 15 septembre 1940)*



Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de char : ss-lieutenant André Rabin R
Pilote : ………………………………
Radio : ………………………………
1^{er} *et* 2^{e} *aides-pilotes* : …………………



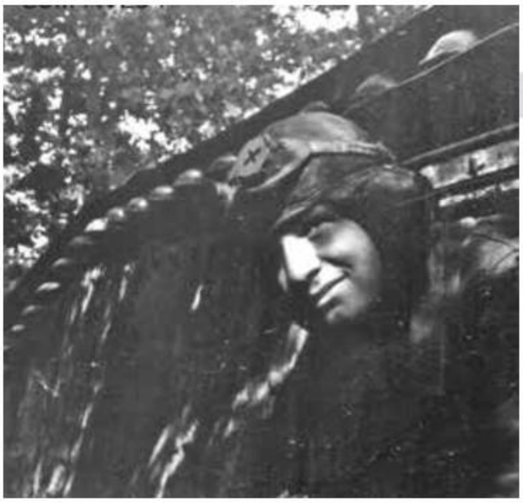
Perdu le 12 juin au groupement Cornet-Billotte
Chef de ch. : ss-lt Ferdinand Reynaud (49e) R

retrouver dans le hourvari de la bataille. » (Billotte)

Dans la soirée du 11, sur ordre de la 3e DCR, la section de ravitaillement est partie pour Trépail (➠ *GBM 135 page 80)* où elle attend en vain jusqu'au lendemain 12 juin à 21 heures sans que vienne à elle, et pour cause, le moindre personnel du 41e BCC

Le sous-lieutenant Yves Bricard de la 3e compagnie, char **317** *Doubs*, précise [3] percevoir 80 litres (il lui en restait 40) par quelques chenillettes de sa compagnie sous la conduite du lieutenant Soret. Billotte indique [4] ne pouvoir alors récupérer que 100 litres d'essence par char. Le lieutenant Adelmans de la 1re compagnie, parle [5] de 150 litres et le JMO reconstitué évoque quant à lui 200 litres par char. Quoiqu'il en soit, c'est nettement insuffisant pour envisager une action de combat avec la moindre chance d'en revenir sur la journée comme Billotte l'a relevé plus haut. Godinat indique que la section de remplacement (Jacquelin) est maintenant sous les ordres directs de Billotte et qu'entre 11 heures et midi, l'artillerie adverse se rapproche et bombarde la ferme et le carrefour de Suippes. Effectivement, le lieutenant Adelmans indique que sa section est placée en observation vers le nord, et que, du fait d'un bois très clairsemé, son camouflage est difficile, que la compagnie est repérée par un avion et bombardée par l'artillerie ennemie. Billotte reçoit l'ordre du lieutenant-colonel Maître de se porter vers midi, au petit Haricot, puis aux Ouvrages blancs, pour explorer le camp de Mourmelon, et chercher à accrocher au sol, jusqu'au soir, l'infanterie de la 14e DI.

Le sous-lieutenant Bricard évoque de son côté un mouvement de sa section initié à 11 heures : « *Ordre de départ du capitaine Billotte. La section formée des chars* Meurthe *(lieutenant Cornut-Gentille),* Graves



L'ATTENTE EN SOUS-BOIS. Cette photographie, et celle de la page suivante, montrent des équipages, hélas anonymes, du 41e BCC. La preuve en est la présence des **CASQUES GUÉNEAU** de l'armée de l'air, mis en service dans ce bataillon pour permettre l'emploi du laryngophone. Mais bien entendu, l'élément primordial de cette photographie est la présence, en gros plan, des **LUNETTES BLINDÉES BALLAND-LUCHAIRE BL 39**. *(Coll. Alain Alvarez)*

NOTES

[2] Tracteurs légers de ravitaillement (Lorraine 37L ou Renault 36 R).

[3] Rapport du 21 mai 1942 adressé à Malaguti.

[4] Courrier adressé à Malaguti de l'Oflag II D, le 21 novembre 1940.

[5] Rapport du 14 mars 1941 adressé à Malaguti.

LE 41e BCC À MOURMELON, 12 JUIN 1940

Ambiance de **PRÉPARATION AU COMBAT**, probablement début juin 1940, au moment où quelques reportages sont effectués en première ligne pour remonter le moral des Français. Même s'ils posent, nos jeunes chasseurs du 41e BCC, eux, ont la pêche. *(Coll. Alain Alvarez)*

(Guyhur) et Doubs *(Bricard) part au commandement du lieutenant Fajeau qui, avec un autre char de la compagnie* [Barsac], *part en tête. Des chars qui nous suivent sont accrochés à un moment par des chars allemands qui apparaissent sur la crête au nord, mais ils n'insistent pas et les camarades nous rejoignent au bout d'une demi-heure sur la route, point de ralliement du bataillon fixé par le capitaine Billotte.* » (Bricard) Cette attaque de Panzer alors que les B du groupement Billotte se préparent à faire mouvement est relevée par le lieutenant Duhen : « *À midi, alors que le capitaine Billotte nous donne des ordres,* [6] *sommes attaqués par des chars allemands venant de l'ouest. La 1re section qui fait face à l'ouest, les écarte.* » Billotte précise que cette attaque vite repoussée venait du secteur des Bois Longs.

Bricard témoigne : « *De là, le bataillon part en colonne dans le camp de Mourmelon et se dirige vers le Haricot de Vadenay dont il arrive à proximité vers 12 heures. Là, les chars s'arrêtent. Le* [lieutenant-] *colonel Maître vient jusque-là et réunit les différents chefs de chars. Il procède d'abord à une distribution de cartes au 1/50000e des environs de Mourmelon. Malheureusement la plupart d'entre elles ne sont pour l'instant d'aucune utilité car elles concernent la région située au nord du camp de Mourmelon. C'est ainsi que je ne reçois en partage qu'une de ces cartes. Je ne vais donc disposer pour la journée du 12 juin que d'une vieille carte Michelin que m'a autrefois prêtée le capitaine et que j'ai conservée.* »

Quelques heures de répit pour le *Beaune* et l'*Eure*

Dans l'après-midi du 12 juin, le **337** *Eure*, en « *demi-panne* », est renvoyé à Vadenay, sans Billotte qui va rejoindre Cornet à bord du *Vienne*. Pour une raison de même ordre, le **345** *Beaune*, sa courroie Bombyx en mauvais état, est jugé inapte à combattre. Son chef de char le lieutenant Adelmans écrit.

« *Mon char chauffant et tirant mal par suite d'une canalisation d'huile rompue et d'une fuite d'eau au radiateur, le capitaine Cornet et le capitaine Billotte me chargent* [...d'] *" aller chercher des bidons d'essence devant se trouver à Cuperly-gare. Ramener le convoi d'essence à 2 km nord est de Vadenay où les chars doivent se rallier. Protection du convoi à essence. "*

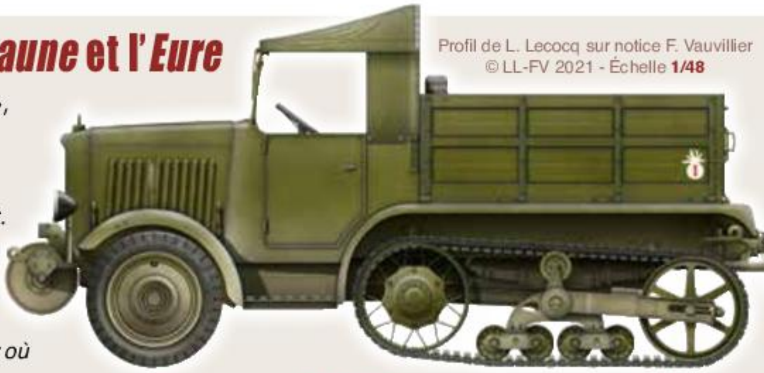
15h00*, départ du Haricot de Vadenay, carrefour de la Cave, crête Niel puis Vadenay et Cuperly. Je prends liaison avec le sous-lieutenant (venant de Saint-Cyr) chef du convoi, qui m'apprend que les Allemands sont aux abords de Vadenay où je viens de passer un quart d'heure avant (renseignement fourni par un soldat du 16e BCP).*

16h00*, départ pour vérification. À Vadenay, je prends liaison avec le capitaine commandant la 3e compagnie du 16e BCP qui ne sait rien. Je décide de reconnaître plus avant. À 50 m de la sortie de Vadenay, sur la route Vadenay - carrefour de la Cave, je rencontre un groupe de motocyclistes allemands que j'interpelle, les prenant tout d'abord pour un GR français. Les équipages des deux premiers sides prennent la fuite, abandonnant leur matériel. Les autres font demi-tour. Ce n'est qu'à l'examen des sides que je reconnais des Allemands. Je prends alors la décision de les tromper en reculant hors de leurs vues. Cette feinte réussit. Après quelques temps d'absence, ils reviennent, suivis de quelques chars légers qui se trouvent à hauteur de la voie romaine. Ils s'enfuient à ma vue, mais quelques sides et du personnel sont neutralisés au canon et à la mitrailleuse. Les sides laissés sur le terrain sont écrasés (enrayage du 75 par suite de la fourchette de tir coup par coup coincée sous la gachette).*

17h00*, je retourne ensuite à Vadenay où je reprends la liaison avec le capitaine du 16e BCP, puis à Cuperly, craignant pour le convoi d'essence. Je retrouve le convoi d'essence qui s'est replié sur ordre du colonel Maître, au carrefour des RN 77 et 394. Le* [lieutenant-] *colonel Maître me charge de la protection du convoi et m'apprend que le 41e a reçu l'ordre de venir se ravitailler à ce carrefour tout en se repliant sur cette RN en direction de La Cheppe - Tilloy-et-Bellay. Ordre qui a été porté par une section de chars légers (du 45e BCC je crois).* [A]

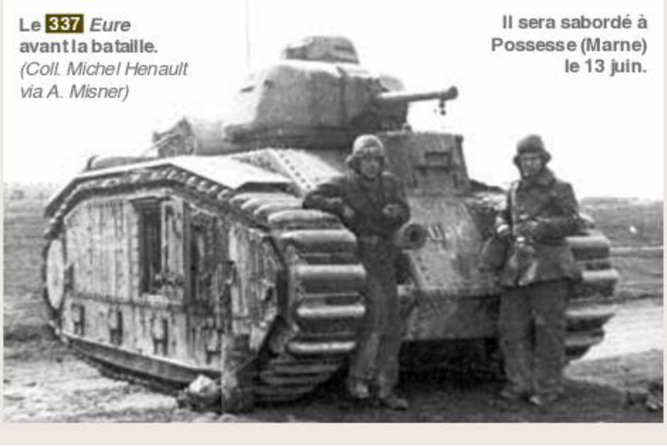
19h00*, sur ordre du* [lieutenant-] *colonel Maître, le convoi se porte sur la RN 394, 500 m est de la Cheppe. Apprenant que les Allemands attaquent Saint-Étienne-au-Temple, pour augmenter mon champ de vision, je me porte 1 km sud de La Cheppe, près de la cote 145.*

21h00*, un motocycliste vient m'avertir que la RN 394 étant bombardée, le convoi se porte sur cette RN, à 2,5 km de La Cheppe. Je prends alors liaison avec l'état-major des chars de La Cheppe. Je ne peux obtenir aucune précision, le colonel Le Brigand n'ayant aucune nouvelle de mon bataillon. Je reviens à mon char. La RN est alors mitraillée à balles traceuses par des armes automatiques situées à environ 1500 m, nord de la route. Je tire quelques 75 et 47 en direc-*



Profil de L. Lecocq sur notice F. Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/48**

TRACTEUR LÉGER P107BU TYPE GÉNIE, EMPLOYÉ COMME TRC
Le 2 juin 1940, 15 tracteurs de ce modèle sont assignés à la 3e DCR pour compenser partiellement son déficit en tracteurs de ravitaillement de chars.



Le **337** *Eure* avant la bataille. *(Coll. Michel Henault via A. Misner)*

Il sera sabordé à Possesse (Marne) le 13 juin.

VIE ET MORT DU GROUPEMENT BILLOTTE

Le lieutenant-colonel Maître donne l'ordre aux chars de progresser vers le nord et des Ouvrages blancs « *pour aller occuper une crête, définie sur la carte. Cette crête doit être en principe tenue par de l'infanterie amie. Au cas où cependant elle n'y serait pas, notre première mission consiste à bousculer les éléments ennemis qui alors l'occuperaient et à assurer la progression de ces éléments amis qui en auraient été primitivement chassés. Puis assurer avec cette infanterie, jusqu'à 18 heures l'occupation de cette crête.* [...] *Maître ajoute à la fin de son ordre que nous trouverions en nous repliant, dix mille litres d'essence qui nous attendent à Cuperly. On a su plus tard en captivité qu'en réalité, les Allemands occupaient déjà Cuperly le 12 juin à midi,*[7] *c'est-à-dire au moment même où le* [lieutenant-] *colonel Maître donnait son ordre.* » (Bricard)

Sans essence, ce qui leur est demandé est une mission de sacrifice, assumée par tous en connaissance de cause. Billotte semble en effet n'avoir rien caché à ses officiers. En témoigne le lieutenant Duhen : « *Après quelques tâtonnements, ralliement de tous au petit haricot de Vadenay. Recevons l'ordre de nous enfoncer à l'intérieur du camp de Mourmelon jusqu'aux Ouvrages blancs* » pour voir si les Allemands y sont. « *Billotte indique que nous avons juste assez d'essence pour passer la Marne. " Tant pis, exécutez ". Il signale que nous ne redescendrons pas, que c'est une mission de sacrifice. Nous partons sous une pluie fine.* » (Dehen)

Bricard synthétise la situation en ces termes : « *Le capitaine Billotte nous a dit par la suite avoir dit au* [lieutenant-] *colonel Maître ce qu'il pensait de notre situation et ce que l'exécution d'une pareille mission pouvait comporter de risques pour nous. Le repli des chars actuellement, avait-il dit* [à] *colonel Maître, permettrait de sauver de justesse les chars et les équipages. Si le repli n'avait lieu qu'à 14 heures, on pourrait encore sauver les équipages, mais le matériel serait perdu. Au cas, enfin, où l'on ne se replierait, comme convenu qu'à 18 heures, vous ne reverriez ni les chars, ni les équipages.*»

Une mission de sacrifice : à court d'essence, chars et équipages seront piégés

Reprenons le récit de Bricard au moment où les chars du groupement font mouvement vers les Ouvrages blancs : « *le bataillon part en bataille, les chars à 50 mètres les uns des autres, et se dirige*

Notes

6. Probablement donc celui de rejoindre le Haricot de Vadenay comme il en a reçu l'ordre de Maître.

7. Dans les faits, plus tard dans l'après-midi comme on le verra plus loin.

Insigne métallique du 41e BCC
➠ *légende détaillée dans GBM 127 page 63.*

tion, qui font cesser le tir. Les troupes se replient alors en bon ordre en direction de Tilloy-et-Bellay. Des compagnies d'infanterie réparties de part et d'autre de la RN sont chargées de la protection du repli (des bruits se propagent que les Allemands sont de chaque côté de la RN à 1500 m). Je suis alors témoin d'un accident : une voiture Citroën Traction avant de l'état-major des chars est atteinte de plein fouet par un obus. Nous portons rapidement secours aux passagers. [...]

21h30, *je rejoins le convoi que je trouve éparpillé au bord de la route, les bidons en partie crevés et les véhicules abandonnés (dispersés sans doute par un bombardement). Mon équipage récupère un P107* [➠ *profil ci-contre*] *et un tracteur Lorraine qui sont chargés de bidons intacts. J'essaye vainement de prendre liaison par radio.*

22h30, *je continue la route ; au carrefour 3 km sud-est de La Cheppe, je reçois la mission de protection du repli d'une batterie d'artillerie* [du 319e RATTT, précise R. Avignon] *en position au nord de ce carrefour. Les troupes continuent de se replier en bon ordre, ainsi que des chars légers. J'interroge chars et infanterie, personne n'a vu de gros chars. J'essaye toujours de prendre liaison par radio, mais rien.*

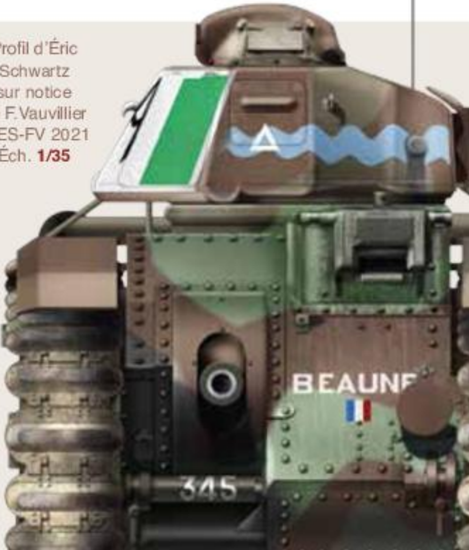
23h00, *retour du sous-lieutenant chef de convoi d'essence qui essaye de regrouper ses hommes. Il en retrouve quelques-uns et continue sa route avec le P107 récupéré, les autres véhicules étant hors d'usage. Je garde le tracteur Lorraine avec une provision d'essence, ce tracteur étant conduit par l'aide-pilote.*

23h30, *le général Buisson de passage et armé d'un mousqueton, me confirme ma mission et m'apprend que le 41e avait attaqué mais qu'il n'avait pas d'autres nouvelles. Par instants, il me semble entendre des B et je crois que le bataillon se replie par une autre route. Aucune réponse par TSF.*

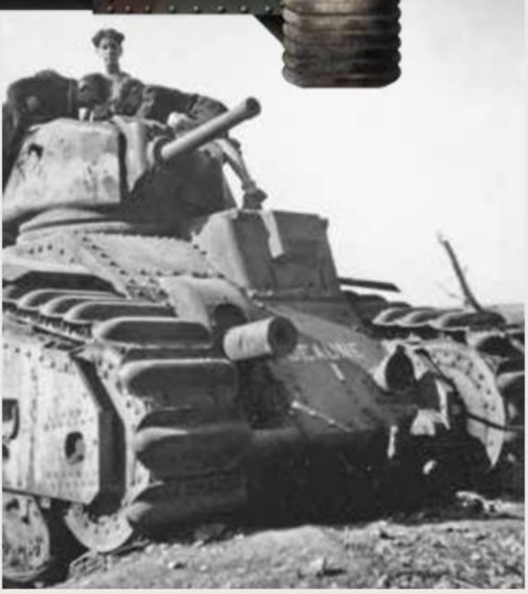
Mardi 13 juin, 1 heure. *Le char* Eure *me rejoint.* [...] *Ce char a assuré pendant l'après-midi, la protection d'une batterie de 75 dans le camp de Mourmelon. Le capitaine est monté dans le char de l'aspirant Carmier, le* Vougeot,[B] *mais l'équipage ne peut me donner aucun renseignement sur l'emplacement des chars de notre compagnie. Après avoir fait son plein au tracteur Lorraine, le char continue sa route.* » (Adelmans) ■

[A] On lira plus loin que le commandement avait souhaité faire replier le groupement sans attendre 18 h mais qu'hélas, les différentes tentatives de transmission de cet ordre par radio à 16 h (témoignage de Bricard, ➠ *page 47)* ou par pli porté à 17 h (section de chars légers, ➠ *page 48)*, n'ont pas permis au groupement Cornet-Billotte de déclencher son mouvement comme il l'aurait dû. Ces précieuses minutes perdues les ont peut-être définitivement condamnés. Ou bien ont-ils tous deux considéré qu'il était déjà trop tard et qu'ils iraient au bout du sacrifice.

[B] Billotte aurait-il transité par le *Vougeot* avant de rejoindre le *Vienne* à bord duquel se trouve Cornet ? Il peut tout aussi bien s'agir d'une erreur de l'équipage de l'*Eure* sur le nom du char, ou encore d'une faille de mémoire d'Adelmans.



Profil d'Éric Schwartz sur notice de F.Vauvillier © ES-FV 2021 Éch. **1/35**



Le 345 ***Beaune*** **du lieutenant Adelmans, chef de la 2e section, 1re compagnie, porte les marques distinctives de son unité (le triangle de la 3e section indique son rang initial, avant la permutation survenue le 8 ou 9 juin). Le** ***Beaune*** **sera sabordé en lisière nord des bois de la Vendu, entre Joinville et Chaumont (Haute-Marne), le 14 juin.** *(Coll. S. Bonnaud)*

Le capitaine **Philippe de Hautecloque**, fougueux officier d'état-major à la 4e DI en mai 1940, parvient à s'échapper de la nasse de Dunkerque, rejoint les armées et se voit affecté, le 8 juin, à l'**état-major du 2e groupement cuirassé** du général Buisson. *(DR)*

sur son objectif. Le Doubs *est char de gauche de la 1re section, elle-même section de gauche du bataillon. La progression s'effectue sans incidents et jusqu'à notre objectif, nous ne rencontrons ni Français, ni Allemands. Personne même sur l'objectif. Les chefs de chars descendent à pied.* »

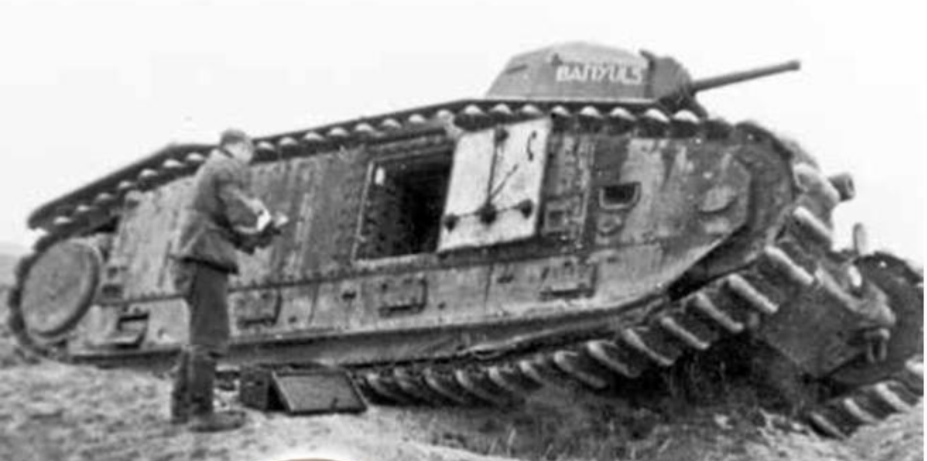
Si le sous-lieutenant Bricard indique n'avoir rencontré aucun élément français au cours de l'après-midi, Billotte se souvient quant à lui du repli inexorable de notre infanterie censée « *s'accrocher au terrain* » selon les ordres primitivement reçus : « *En route nous croisons, marchant à contre sens, des fantassins de la 14e division d'infanterie. Je tente de les arrêter en leur faisant part de notre mission commune. Mon intervention demeure sans effet. Ils ont reçu l'ordre ferme et précis de décrocher et de se replier derrière la Marne. À la ligne de crête suivante, au coin d'un bois, j'aperçois alors le capitaine de Hautecloque, le futur maréchal Leclerc : il vient d'être affecté à l'état-major de ma division. À peine suis-je à portée de voix, qu'avec l'entrain qui deviendra plus tard légendaire, il me dit : " Dépêchez-vous, dépêchez-vous, l'infanterie de la 14e division a besoin de vous. " "Je n'en doute pas, lui dis-je, mais tandis que sur ordre du général Buisson je cours à l'ennemi, cette infanterie lui tourne résolument le dos, sur ordre du général de Lattre. Ces deux généraux ayant sans doute reçu des instructions opposées, je vous engage vivement à faire coordonner rapidement le tout. Sinon, c'en est fini de nos derniers chars lourds." " C'est évidemment une mission de sacrifice qui vous est demandée " me dit alors Leclerc. " Je n'en ai jamais reçu d'autres depuis un mois, mais jusqu'ici on parvenait à m'envoyer de l'essence et ainsi on nous laissait une chance. Cette fois, c'est une condamnation à mort. Faites en tout cas le nécessaire pour le ravitaillement et pour tenter d'arrêter la 14e division."*

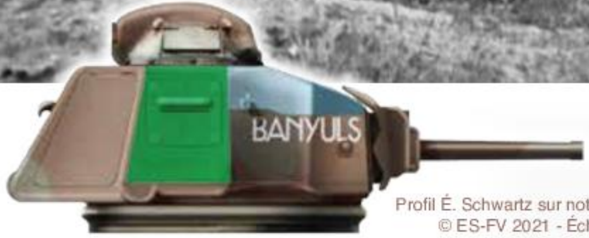
Brève rencontre, en pleine action, avec un certain capitaine de Hautecloque

Il est bien évident que Leclerc fit de son mieux, mais hélas sans résultat aucun. Tout en montant vers notre objectif, nous croisâmes d'autres fantassins qui nous parurent non moins empressés à obéir à leurs ordres de repli. On les comprend. » (Billotte) [8]

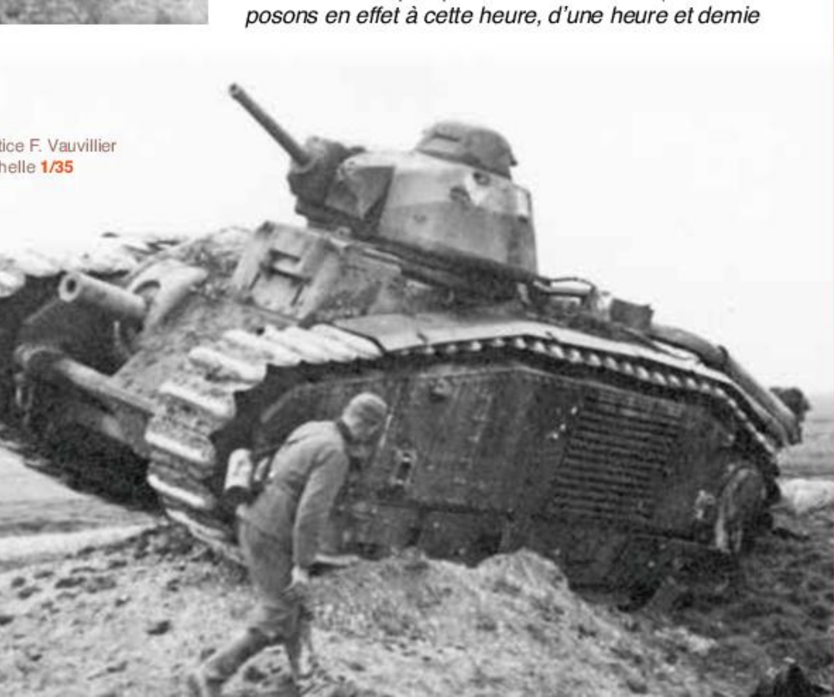
Retrouvons Bricard à son point de stationnement : « *Le capitaine Cornet* [9] *indique à chacun son emplacement. Celui du* Doubs *est à la gauche du dispositif du bataillon. Le terrain se présente sous la forme d'une crête assez molle, dominant au nord une vallée assez boisée. À gauche de la crête, près de l'emplacement du char, s'étend un boqueteau de sapins. Le char a reçu pour mission particulière, en plus de la mission générale de surveillance de la vallée du nord et de son versant nord, celle de couvrir la gauche du bataillon contre une éventuelle attaque qui pourrait se faire par surprise venant de la gauche et utilisant ce boqueteau de sapins qui avancent, comme des tentacules, quelques sapineaux isolés jusqu'aux emplacements des chars de gauche du bataillon. En réalité, nous ne sommes pas attaqués de la journée. Au moment de notre installation, quelques avions allemands nous survolent assez bas et nous repèrent sans aucun doute.*

Vers 15 heures, nous entendons, venant de notre gauche, le bruit d'une intense fusillade. Nous saurons par la suite que c'est le dernier combat du 2e bataillon de chasseurs à pied [14e DI] *et de quelques autres éléments français qui en se repliant ont été accrochés par des chars allemands. Nous pensons à un moment que nous allons marcher au combat, mais aucun ordre ne vient et nous restons sur place. Le capitaine Billotte, interrogé plus tard sur cette inaction, nous déclara que cette question avait été débattue entre lui et le capitaine Cornet, et que finalement, vu notre manque d'essence qui ne nous aurait pas permis de combattre (nous disposons en effet à cette heure, d'une heure et demie*





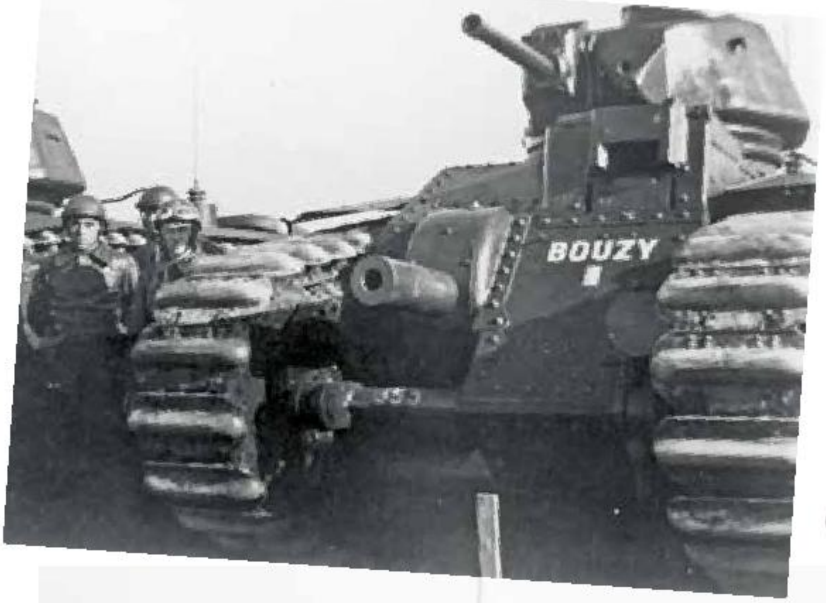
Profil É. Schwartz sur notice F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

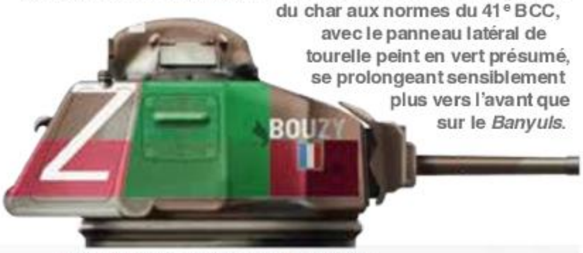


Char B1*bis* 395 *Banyuls*
Né *Douaumont*, le char du sous-lieutenant Reynaud avait été affecté à la 2e section de la 1re compagnie du 49e BCC. Peu photographié, il est surtout connu par des clichés pris à Mourmelon après les combats du 12 juin 1940 à la section Duhen. Le voici dans ses « peintures de guerre », sous les deux angles les plus favorables. *Ci-dessus,* **la bande de tourelle interrompue à droite (comme sur le *Ricquewihr* et le *Frontignan* de la même compagnie initiale) trouve son explication : tout le panneau latéral a été repeint en vert présumé** *(notre profil),* **amorce de sa nouvelle décoration aux normes du 41e BCC, restée inachevée.** *Ci-contre,* **sur son flanc gauche, la tourelle présente sa décoration du 49e BCC encore complète, avec petit as de cœur (2e section) en arrière du crochet de levage.** *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

Note

[8] Tous les extraits signés Billotte sont tirés de son ouvrage de souvenirs, *Le temps des armes*, publié en 1972 chez Plon. Ils ne sont donc pas à lire avec la même focale que ceux des autres officiers cités, dont les rapports et témoignages sont chronologiquement plus proches des faits décrits.

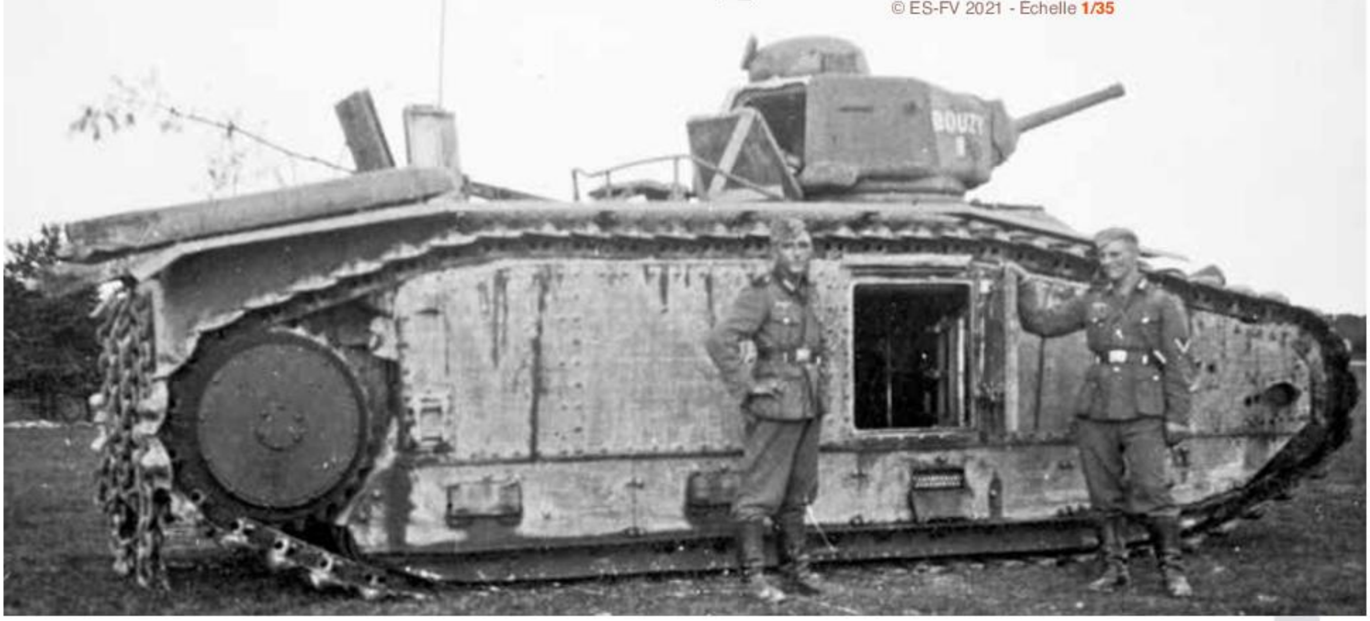




Char B1 *bis* 353 *Bouzy*

Anciennement à la 3e compagnie du 49e BCC dont il porte la bande basse présumée rouge foncé (➠ *GBM 88 page 43*), le *Bouzy* offre la particularité de présenter une grande lettre Z sur la porte de tourelle. Une fine bande peinte est visible sur le clocheton mais surtout, nous retrouvons l'amorce d'adaptation du char aux normes du 41e BCC, avec le panneau latéral de tourelle peint en vert présumé, se prolongeant sensiblement plus vers l'avant que sur le *Banyuls*.

Profil É. Schwartz sur notice F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



Lorsqu'il sert au 49e BCC *(en haut à gauche)*, **le 353 *Bouzy* a pour chef de char le lieutenant Remoissenet. Versé au 41e BCC le 7 juin 1940, il est alors attribué au sous-lieutenant Rabin et, dans la matinée même du 12 juin, il est intégré à la section Duhen, petite unité composite qui vient d'être créée à cette occasion. Aucun détail précis sur les circonstances de la perte du *Bouzy* à Mourmelon** *(ci-dessus)* **n'a pu être retrouvé à ce jour.**
(Fonds Roger Avignon et coll. Stéphane Bonnaud)

d'essence par char en moyenne), nous aurions été à coup sûr immobilisés sur le terrain en plein combat par le manque de carburant. Nous ne pouvons donc qu'attendre à l'emplacement indiqué, espérant, contre toute logique que l'ennemi vienne de lui-même se mettre à portée de nos canons et nous fournisse l'occasion tant attendue. Nous n'avons que l'essence juste nécessaire pour nous permettre de nous replier et de rejoindre à Cuperly notre ravitaillement d'essence, nous ne pouvons pas en disposer pour combattre à moins de nous sentir perdus. À 16 heures, le radio du capitaine Cornet saisit un message de la division nous ordonnant de nous replier comme convenu. Après une discussion avec le capitaine Billotte, le capitaine Cornet ne voit dans ce message qu'une confirmation de l'ordre général donné à midi par le [lieutenant-] *colonel Maître et non un ordre de repli immédiat.* » (Bricard)

Un ordre de repli mal interprêté ?

De 14 heures à 17 h 45, les 14 chars du groupement restent en position d'attente et stationnent dans les bois de part et d'autre du « Mur allemand ». Cornet et Billotte ont-ils mal interprêté la consigne de repli qu'ils viennent de recevoir par radio comme le rapporte Bricard et qui aurait pu tous les sauver ? Tout montre qu'ils s'en sont tenus aux ordres initiaux de Maître — repli à 18 heures — bien qu'un chef de section du 45e BCC ait été mandaté à 17 heures pour porter à la compagnie l'ordre écrit de repli immédiat. C'est finalement le lieutenant Duhen (**413** *St-Péray*) qui sera porteur de l'ordre de repli, dans des circonstances qu'il relate longuement :

Au moment de faire mouvement vers les Ouvrages blancs, « *Billotte change de char sans que je le voie,* écrit Duhen, *et renvoyant le sien* [**337** *Eure*] *en demi-panne à Vadenay, je le suis par erreur. Je perds la compagnie avec ma section (composée le matin même* [...]*). Au moment où je la retrouve à 1 km à l'est des Ouvrages blancs, je tombe en panne (j'ai non mon char* [10] *mais celui de Bergeal qu'il a lui-même touché quelques jours avant au 49e). Je garde Reynaud avec moi et envoie Rabin* [*Bouzy*] *aux ordres.*

Long arrêt sans ordres. Enfin, vers 17 heures, je reçois l'ordre de rejoindre Vadenay, remorqué par Reynaud, la compagnie me rejoindra dans une heure. [11] *Je pars (re-panne = pas de moteur = radiateur sans eau = fuite). Orage. Arrivés à "La Case", flaques d'eau sur la route. Nous nous arrêtons, remplissage du radiateur avec l'eau boueuse des flaques avec les quarts, les gamelles, les seaux de toile. Mon pilote trouve la fuite. Au moment où nous finissons de réparer, Rabin me rejoint pour, de la part du capitaine Cornet : 1°- me convoyer, 2°- me donner ordre de préparer la route de repli de la compagnie. Au moment où il me transmet ces ordres, nous sommes surpris, deux équipages entiers à terre, par des fantassins ennemis. Arrivons par miracle à rejoindre nos chars.*

J'emmène ma section à l'attaque : première crête à 200 mètres, que nous nettoyons. Arrivés en haut, je vois les Allemands s'installant sur une deuxième crête à 1 000 mètres. J'attaque aussitôt pour éviter qu'en s'installant ils ne coupent la retraite à la compagnie. Mis hors de combat par

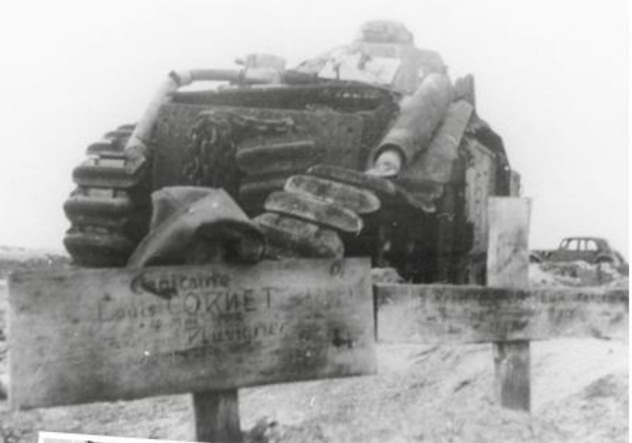
---

Notes

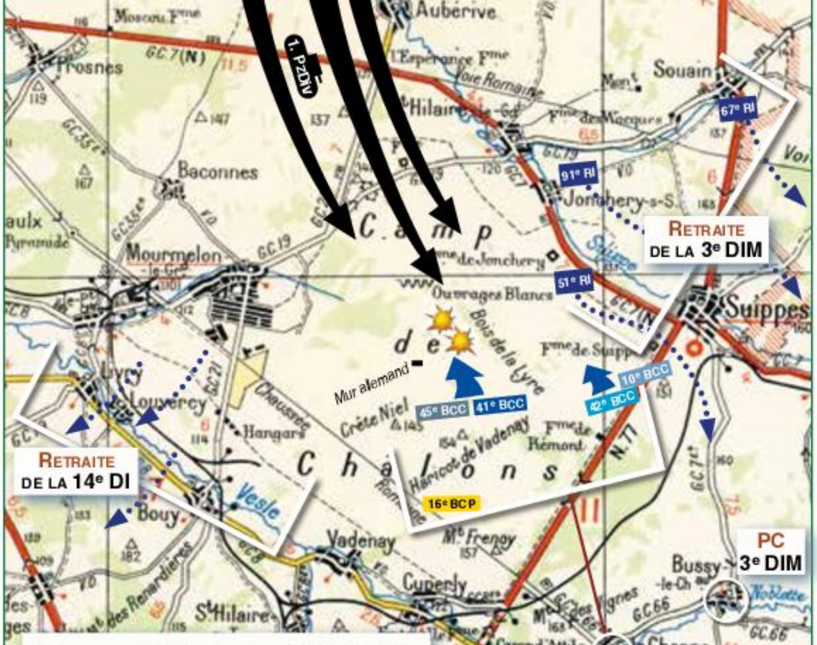
[9] Chef de corps depuis le départ de Malaguti le 29 mai, Cornet a rejoint le groupement Billotte et, *ipso facto*, en assure le commandement en chef.

[10] Char attitré de Duhen, le **320** *Drôme* était tombé en panne dans la matinée du 10 juin, et le lieutenant a combattu à Perthes sur le **374** *Villers-Marmery*, endommagé ce jour-là (➠ *GBM 135*). Le *St-Péray* sera son troisième et dernier char.

[11] Nous sommes donc toujours, au groupement Billotte, sur un repli prévu à 18 heures.

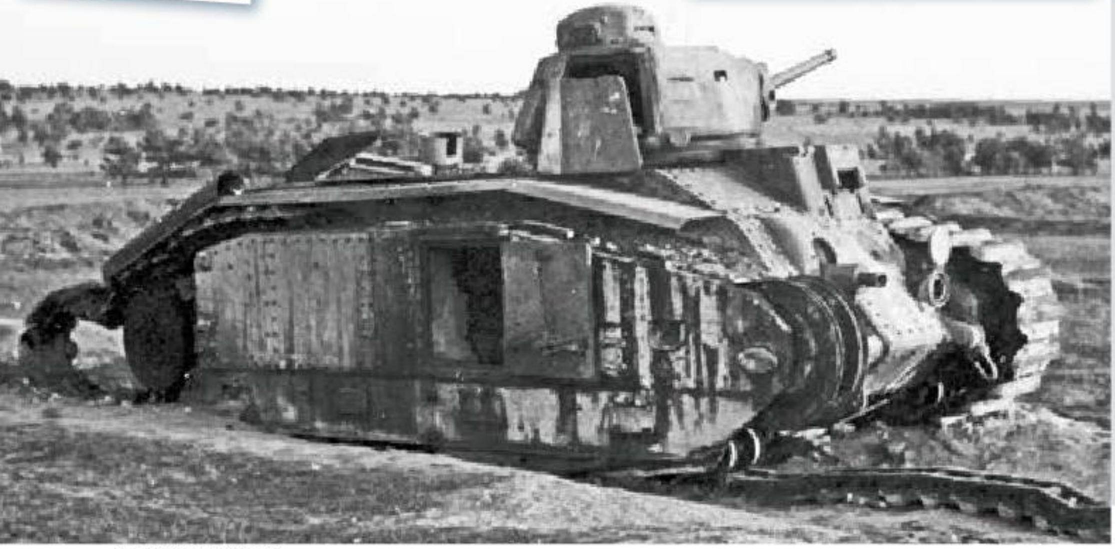


La **tombe provisoire du capitaine Cornet**, tué lors de sa tentative de sortie de l'épave du **333** *Vienne*. Né à Pluvigner (Morbihan) le 20 juin 1902 *(selon le site Mémoire des Hommes)*, il allait avoir 38 ans. La seconde croix à droite marque la tombe du radio, l'**adjudant Roger Levasseur**, que l'on voit *ci-contre*, au 41e BCC peu avant les opérations actives, avec l'insigne du bataillon et, sur la manche, celui du cadre des spécialistes. *(Coll. R. Potié et S. Bonnaud)*



Carte Michelin n° 56 agrandie au 1/50 000. Unités placées d'après un relevé de Jacques Brissart.

Dispositif de la 3e DCR
MOURMELON
12 juin 1940



Coll. Stéphane Bonnaud

Le **333** *Vienne*, massacré par les antichars allemands le 12 juin 1940, laisse une triste épave sur le terrain. « *Je pense que le capitaine Cornet a fait une erreur de tactique : au lieu de rester à bonne distance pour essayer de détruire les armes antichars, il a foncé dessus à toute vitesse. Sortant du défilé du petit bois, nous étions en colonne (sections alignées les unes derrière les autres). Nous avons tous été détruits à bout portant. C'est miracle, grâce aux blindages sans doute, qu'il n'y ait pas eu plus de pertes. Cornet et Carmier seulement parmi les officiers tués.* » (lieutenant Duhen, rapport du 25 mars 1942). En forme d'épitaphe, une phrase du colonel Brusaut (alors capitaine au 3e bureau de l'EM de la 3e DCR), camarade de promotion de Cornet, est lourde de sens : le capitaine, « *sortant de son char "Vienne" en flammes, tombe face à l'ennemi, face au destin qu'il avait délibéremment choisi.* »

Après ce 12 juin fatal, les artilleurs allemands s'acharneront sur l'épave du **333** *Vienne* mais son **nom** et son **numéro** demeureront ben visibles, comme un dernier défi. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

des armes antichars (75 ne fonctionne plus, tourelle bloquée), je m'aperçois que je suis seul. Les deux autres n'ont pas suivi. Je bats en retraite. En arrière, je rencontre une section de chars légers, qui se précipite vers moi. Son chef[12] *me crie : "Je viens vous chercher, vite, suivez-moi" et me passe un papier. J'exécute. De retour dans ma tourelle, je m'aperçois que le papier est un ordre de repli, non pour moi-même, mais pour toute la compagnie (je croyais à tort que celle-ci s'était repliée dans mon dos pendant mon petit baroud). Je rejoins immédiatement le chef de section des chars légers, l'arrête, lui dit que l'ordre est destiné non à moi, char isolé, mais à toute la compagnie, et qu'il faut qu'il vienne le lui porter avec moi, car hors de combat, je risque de ne pas y arriver. Quant à mon poste de radio, évidemment, il ne marche pas. Il fait des difficultés pour marcher et je suis en train de discuter vigoureusement avec lui, lorsque les chars de la compagnie Billotte apparaissent à l'horizon ; aussitôt, il disparaît, tandis que je rallie le capitaine Cornet et lui porte l'ordre. Sans doute la section de chars légers a-t-elle pu arriver juste avant que l'étau se referme ; 1 km après que j'ai rallié la compagnie, environ entre le grand haricot de Vadenay et la crête Niel,*[13] *au débouché d'un petit bois, nous sommes attaqués par une véritable multitude d'armes antichars.* » (Duhen)

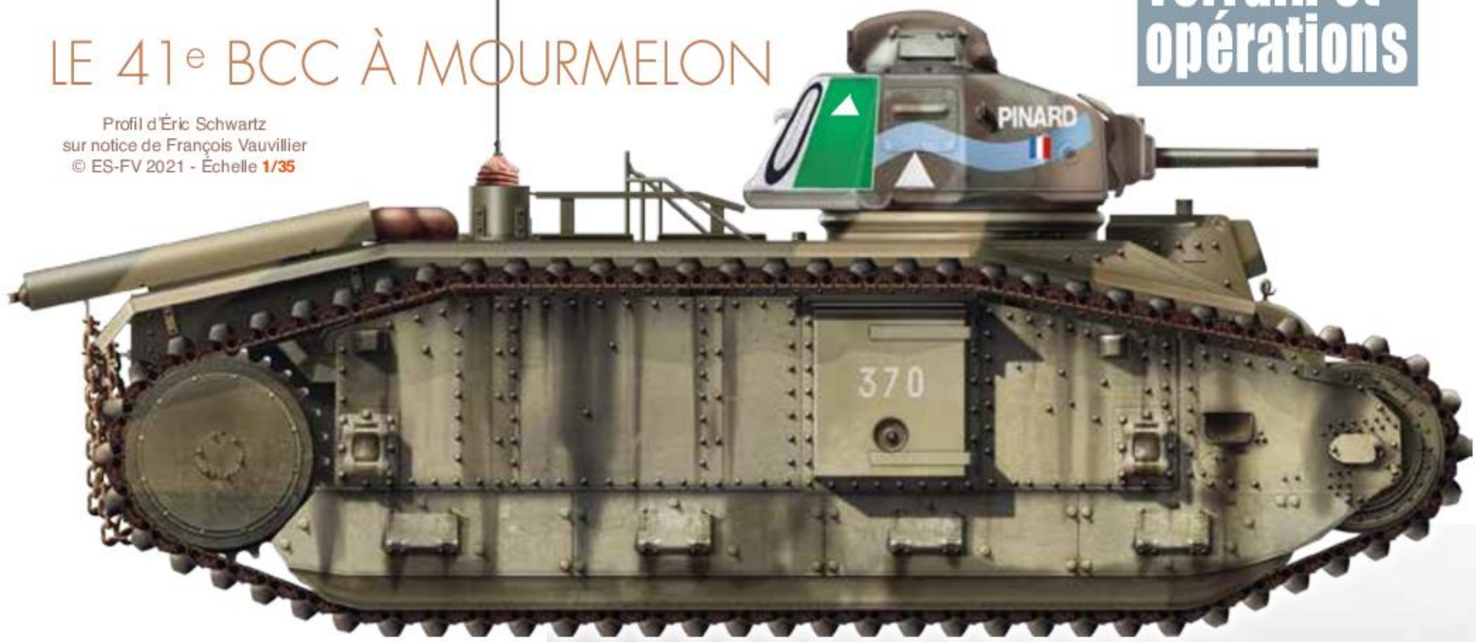
Un repli immédiat devenu impossible

Une autre version de cet ultime engagement est livrée[14] par le sous-lieutenant Bricard, du **317** *Doubs* : « *Un peu avant 18 heures,*[15] *le lieutenant Duhen apporte un message au capitaine Cornet nous enjoignant le repli immédiat. Il est du reste à ce moment l'heure prévue par l'ordre du* [lieutenant-] *colonel Maître.* [...] *Les préparatifs de départ du bataillon, la prise de formation prennent un certain temps, de sorte qu'il est plus de 18 heures quand le bataillon quitte la crête. Dans l'ordre de départ du capitaine Cornet, notre section reçoit la mission de se placer à la droite du bataillon, en échelon débordant vers la droite afin de couvrir dans cette direction la progression du bataillon. Le char de droite est le* Doubs *et de droite à gauche* [...] *viennent le* Meurthe, *le* Graves *et le* Barsac. *Le bataillon ainsi formé (en bataille au centre, en échelon débordant aux ailes) commence sa progression normalement et sans incidents. Arrivé à proximité du "Mur allemand" nous nous trouvons en présence d'une voiture de reconnaissance que le* Barsac *fait sauter et de quelques patrouilles allemandes qui garnissent tous les trous d'obus des environs. Le bataillon marque un léger temps d'arrêt afin de ne rien perdre, puis, une fois tout nettoyé, reprend sa progression.*

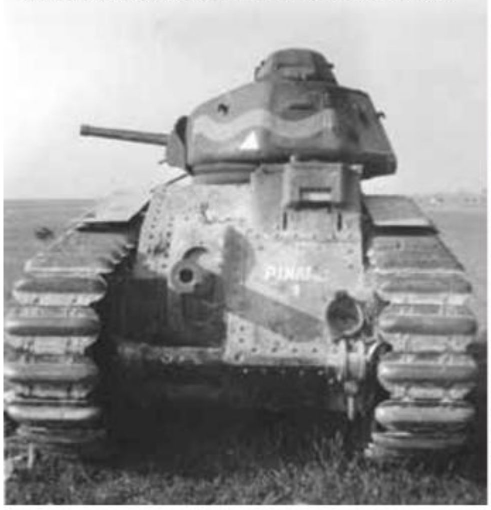
À notre droite, nous voyons à ce moment défiler sur une crête à une distance entre 800 et 1000 m des

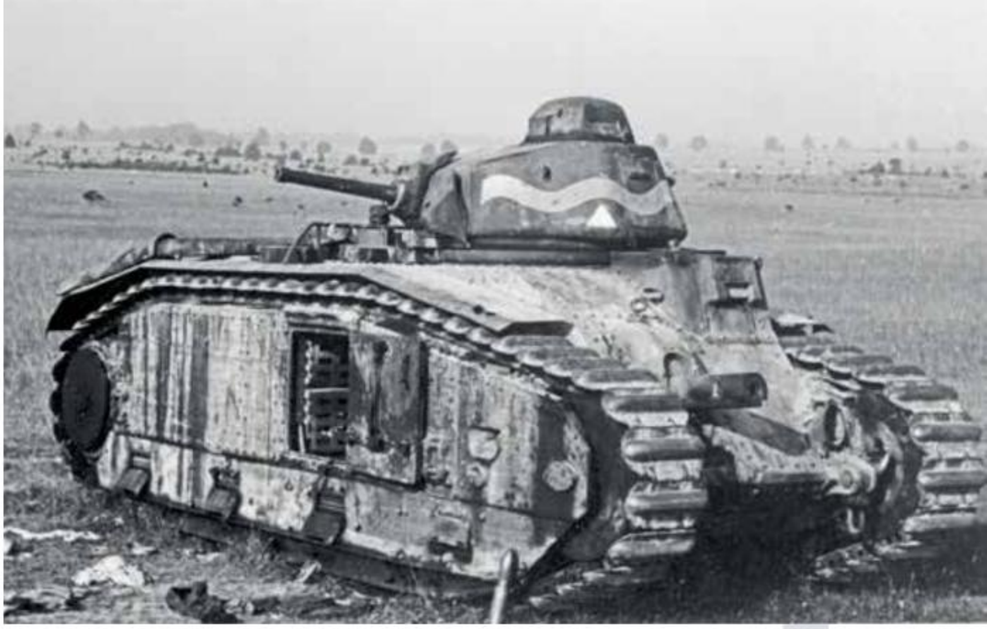
LE 41e BCC À MOURMELON

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



CHAR B 1 *BIS* 370 *PINARD*, JUIN 1940
D'abord affecté à la 3e section de la 2e compagnie, le *Pinard* est versé à la 3e compagnie le 31 mai. Il y recevra le grand O blanc, mais décalé à gauche, au lieu d'être centré comme sur les autres chars.





Le 370 *Pinard* est l'un des deux chars perdus le 12 juin à Mourmelon dont on ne sait rien : ni la composition de son équipage, ni les circonstances de sa perte. Tout laisse penser qu'il tenait, au sein du groupement Billotte, le rôle de CHAR DE REMPLACEMENT. Aurait-il rejoint la section Adelmans lorsque celle-ci s'est vue privée du *Beaune* ?
(Coll. Stéphane Bonnaud)

armes antichars tractées. Nous essayons un moment de les atteindre à coups de 47. Elles disparaissent bientôt. Nous réalisons ensuite une concentration sur un hangar dans lequel un certain nombre de combattants sont entrés. Manquant finalement d'objectifs, la progression est reprise et nous arrivons bientôt à proximité sans doute des emplacements d'où nous sommes partis à 12 heures à la suite de l'ordre du [lieutenant-] *colonel Maître. À ce moment, le char du capitaine Cornet prend la tête du bataillon et se dirige sur la gauche, suivi d'abord de la gauche du dispositif. Notre section se trouve donc la dernière de la colonne dans le nouveau dispositif. Toujours en surveillance sur notre droite, nous n'apercevons pas bien ce qui se passe à ce moment. Nous percevons des allées et venues entre deux chars. Puis le char du capitaine Cornet fait demi-tour* [...] *suivi de tous les chars du bataillon en colonne.* [...] *Le bataillon, à la suite du capitaine Cornet, s'oriente ainsi au nord alors que l'itinéraire primitif de repli se trouve en direction du sud. D'après le capitaine Billotte, le capitaine Cornet aurait eu à ce moment l'intention d'aller bousculer le dispositif antichar qu'il sentait sur notre droite. Sans doute le croyait-il moins dense à cet endroit qu'à notre gauche puisque nous avions vu quelque temps auparavant des armes antichars qui se plaçaient encore, ce qui semblait à première vue indiquer qu'ils n'étaient pas encore prêts à nous recevoir.* [...]

« Obéissant comme à un signal, des armes antichars se mettent à nous tirer dessus »

On laisse seulement à cet endroit deux chars, l'un devant remorquer l'autre. À partir de ce moment, le capitaine Cornet et le capitaine Billotte sont tous les deux dans le même char [**333** Vienne]*, ce qui expliquera que lorsque le capitaine Billotte prendra le commandement du char, le capitaine Cornet une fois blessé, il ne sache plus où il se trouve.* [...]

Pendant tout ce temps le radio du Doubs *est à l'écoute, mais il déclare qu'aucun ordre n'a été transmis. Cette impression semble avoir été générale chez tous les radios de sorte que chaque char manœuvre à l'imitation des autres. Dans cette nouvelle formation en colonne, le* Doubs *se trouve à la queue du dispositif. Le bataillon fait ainsi environ 800 mètres en colonne. À un moment donné, obéissant comme à un signal, des armes antichars se mettent simultanément à nous tirer dessus. Réalisant une densité d'armes antichars et même d'armes d'infanterie de toutes sortes que nous n'avons jamais vu atteinte dans nos combats précé-*

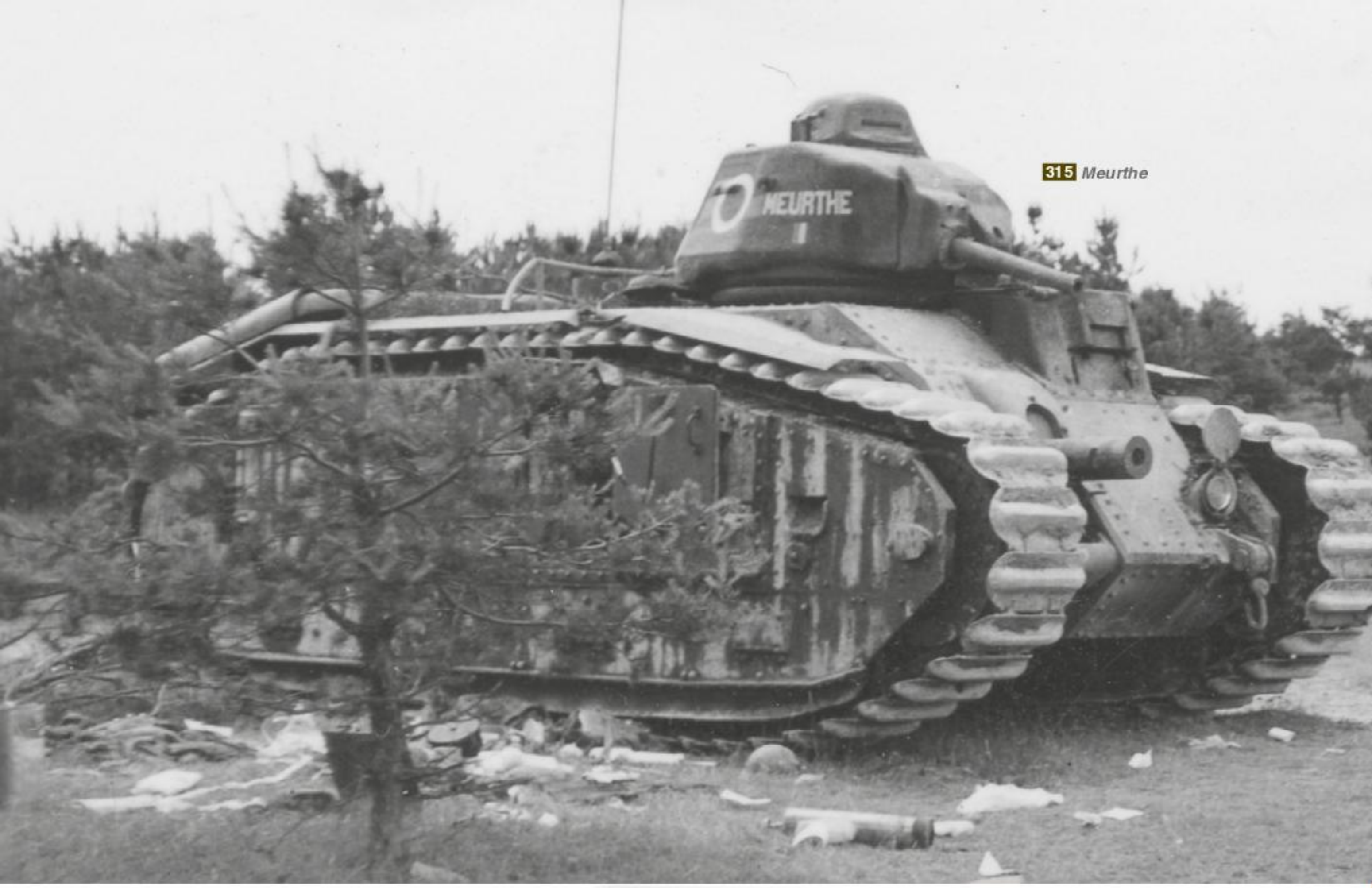
NOTES

12. Le lieutenant Bathias, de la 2/45e BCC (source Roger Avignon). Il a reçu vers 17 heures l'ordre de repli à porter aux chars B.

13. Nettoyée par la 3/45e BCC du capitaine Godet (source Roger Avignon).

14. Extrait du rapport du 2 mai 1942 adressé à Malaguti.

15. Il s'est donc écoulé moins d'une heure entre l'ordre transmis au chef de section et sa réception à la compagnie.



315 *Meurthe*

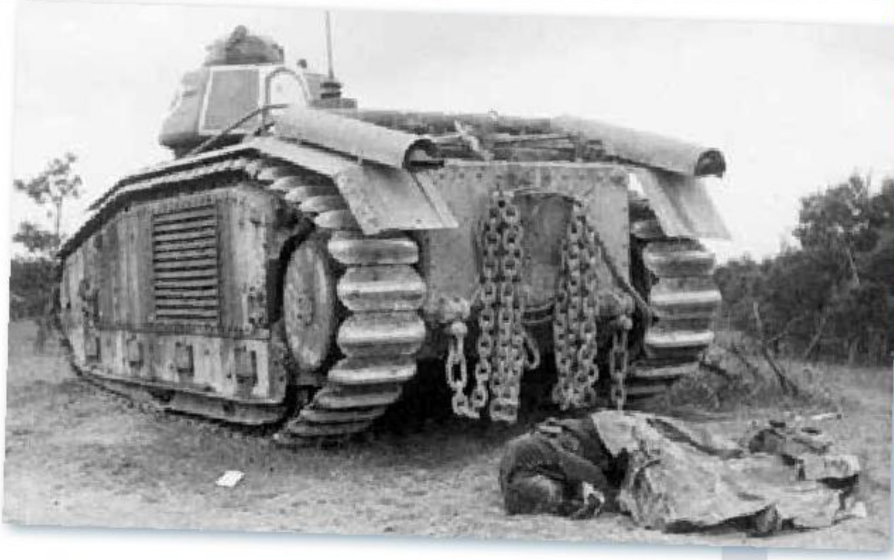
dents. Ils nous accablent immédiatement de coups multiples et répétés. Ces armes qui nous tirent dessus semblent situées à des distances variant entre 250 et 600 mètres. De tous les points de l'horizon nous percevons les points de départ des coups. La seule direction d'où ne part aucun coup reste cependant celle d'où nous venons. Ce faisant, ils réalisent d'abord une densité de feu extraordinaire qui nous rend plus difficile le repérage des canons antichars, de plus la multiplicité des coups que nous recevons nous abrutissent d'abord sur le moment et, fait plus grave nous aveuglent presque, même sans avoir encore atteint nos instruments d'optique. [...]

Au moment précis où se déclenche donc ce barrage antichar, le bataillon est formé en colonne. Le char de tête de la colonne doit se trouver à ce moment à 200 mètres d'une ligne de couverts perpendiculaires à la direction de marche du bataillon. Celuici continue donc sa progression de façon à pouvoir les utiliser au plus tôt. En approchant de cette ligne de couverts, chaque char éclate en quelque sorte du dispositif en colonne pour partir obliquement, soit à droite, soit à gauche et choisir son emplacement de combat dans la ligne de couverts. Je ne peux dire quel emplacement chaque char a choisi, ni même quel est le char voisin du mien. Le Doubs *étant en effet le dernier de la colonne, voit que le précédent (le* Graves*) oblique à droite alors que lui-même* [le Doubs] *oblique à gauche. Il s'engage bien franchement à gauche de façon à éviter un certain entassement visible au centre de la ligne de couverts. Il atteint ainsi les couverts à proximité de leur extrémité gauche. Quel est le dessin exact de cet ensemble de couverts, chaque char ne saurait le dire. Il ne se souvient généralement que de l'aspect du couvert que le char utilise.* » (Bricard)

Nos chars détruits un à un

Tous les chars sont maintenant engagés individuellement dans une lutte à mort avec les antichars ennemis comme autant de combats singuliers où l'on distingue mal ses proches voisins. En témoigne le sergent-chef Marcel Borde, pilote du *Meurthe* : « *Nous recevons l'ordre du capitaine Cornet de sortir d'ici coûte que coûte vers la tombée de la nuit. Le temps n'est pas très favorable, il y a de l'orage, il pleut, ce qui nous gêne beaucoup pour notre pointage, puis nous avons l'essence qui commence à diminuer dans les réservoirs. Il me reste environ 70 litres de carburant, mais ceci suffit pour leur donner une petite leçon une fois de plus. Nous nous formons par section de trois, les uns derrière les autres pour essayer de briser le cercle d'armes antichars et de pièces d'artillerie qui se resserre de plus en plus autour de nous. Le lieutenant Fajeau qui commande la compagnie à ce moment, est devant moi à ma droite* [**365** Barsac]. *J'ai le char du sergent-chef Durand*[16] *à ma gauche.*

Le char du lieutenant Fajeau s'arrête [...] *Je m'aperçois qu'il vient d'être touché, alors je cherche à le doubler pour pouvoir découvrir l'arme qui l'a arrêté ainsi. Je l'aperçois, j'envoie un explosif de*

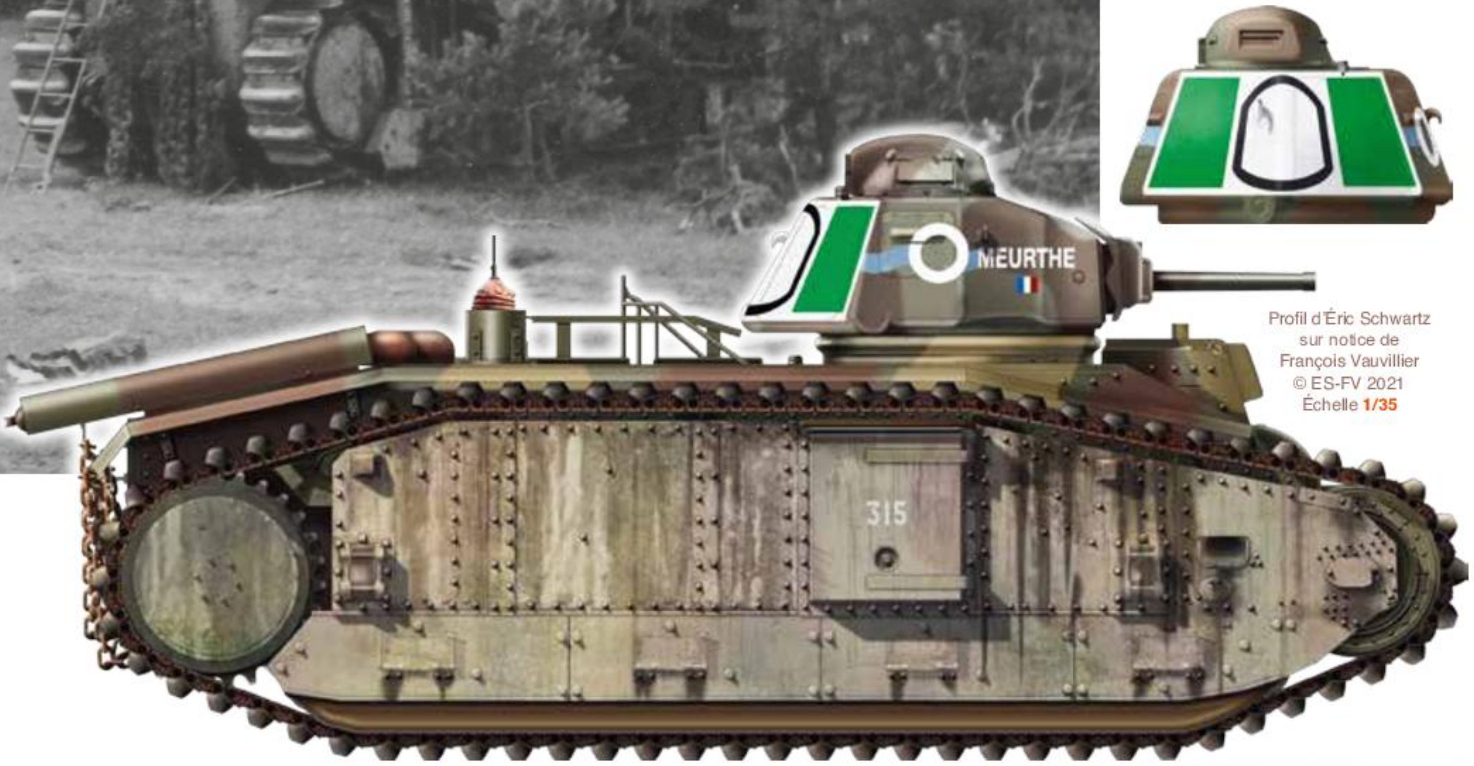


Le 315 *Meurthe* du LIEUTENANT CORNUT-GENTILLE, CHEF DE SECTION, et le 366 *Graves* succombent dans le même compartiment de terrain, tout près des sapins. À l'arrière du *Meurthe* git un soldat mort pour la France. Il pourrait s'agir du chasseur de première classe Michel Dutrêve, premier aide-pilote du *Graves*, tué ce jour-là. La cartouchière visible sur le corps crée cependant un doute. *(Coll. S. Bonnaud)*

NOTE

[16] Pilote du *Doubs*, donc Borde se trompe : il ne peut s'agir, sur sa gauche, que du **366** *Graves* du sous-lieutenant Guyhur, pilote sergent Dorion.

366 *Graves*



CHAR B1*BIS* 315 *MEURTHE*
Cet appareil est celui du lieutenant Cornut-Gentille, chef de la 1re section de la 3e compagnie, dont il porte les marques distinctives complètes (➠ *explications d'ensemble dans GBM 128 page 50-51).* **Mais le 12 juin, cette section se présente telle qu'elle a été réorganisée cinq jours auparavant. Le *Meurthe* reste alors le seul représentant de l'organisation initiale.**

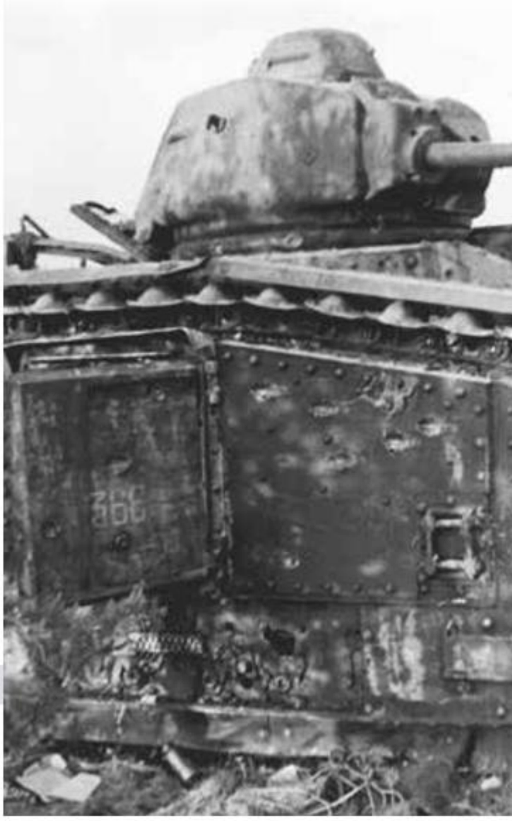
Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 Échelle **1/35**

75 juste dessous, donc celle-ci est hors de combat, mais les armes antichars sont très serrées. Je reçois un obus dans le moteur car il s'arrête et refuse de repartir. [...] *Je vois une nouvelle pièce qui se pointe sur moi. Avec mon immobilité, je ne peux plus me défendre, mais je cherche tout de même à neutraliser cette arme et surtout à me protéger de ses coups. Mais l'ennemi a le dessus, un obus antichar frappe le capot de conduite au-dessus du volet et à gauche, il traverse, m'enlève l'écouteur gauche du casque (laryngo), mon bras gauche tombe, je ressens une vive brûlure au visage, puis je suis étourdi. Combien de temps ? (ici ma mémoire me quitte).*

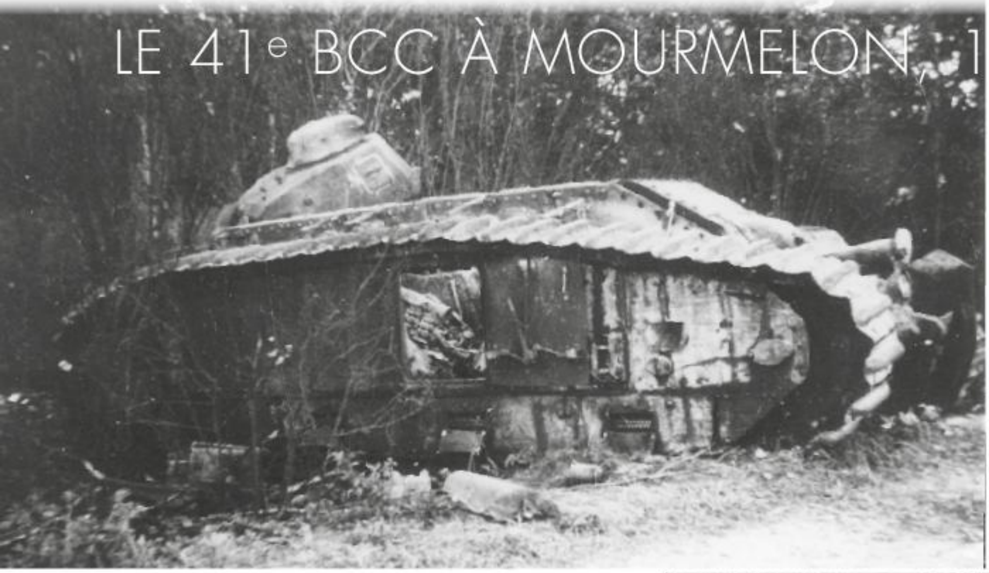
Je reviens à moi au bout d'un certain temps que je ne peux évaluer, blessé, naturellement. J'ai des dents de cassées car je crache les morceaux et le sang. J'ai beaucoup de peine à respirer, les forces me manquent, mais je sors du char qui commence à brûler. Je me mets dans un trou car les obus et les balles pleuvent autour. Je suis trempé de pluie et de sueur, je tremble, la fièvre me prend. Je perds beaucoup de sang, j'ai le biceps du bras gauche coupé. J'aperçois le char à Durand [16] *qui se défend encore mais hélas un obus au ventilateur, puis un nuage de fumée et l'appareil s'immobilise lui-aussi. Je ne vois personne sortir. Durand* [en fait, Dorion] *tire toujours au 75. Son chef de char ne tire plus car il me semble qu'un obus a traversé la tourelle. L'appareil devient silencieux, plus rien, personne ne sort et il brûle. Je ne sais pas ce que l'équipage devient, mais je crois que nous ne les reverrons jamais tous les cinq.*

Le *Vienne*, le *Barsac*, le *Meurthe* et le *Graves* détruits tour à tour

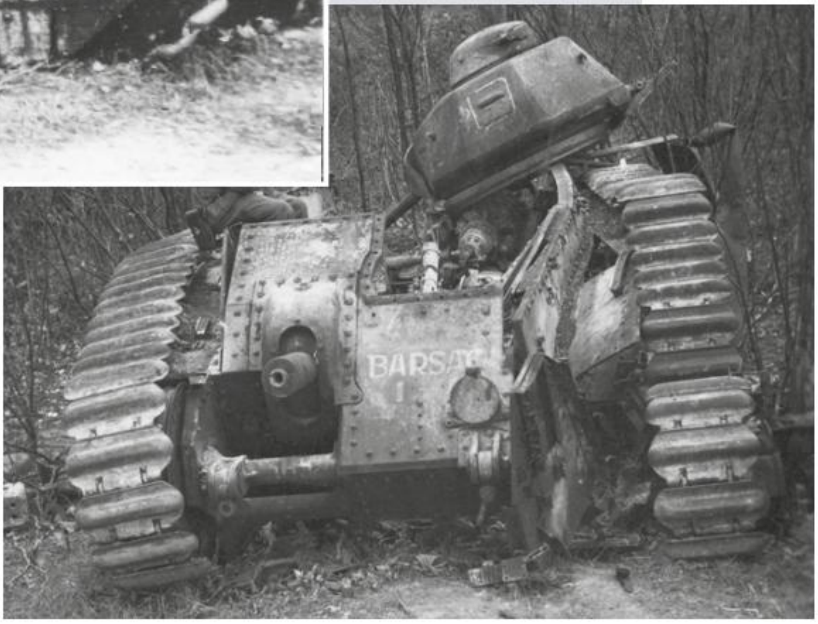
Je me retrouve avec mon aide-pilote [Perret] *qui a les trois doigts du milieu de la main gauche enlevés. Il ne dit rien, s'approche de moi et me demande si je suis blessé gravement. Je ne sais ce que je lui réponds, puis il me montre sa main et me dit : " Moi aussi j'y ai eu droit, mais ceci n'est rien à côté des*



L'INEFFICACITÉ DES TIRS DE PAK 3,7CM sur le blindage des chars B est particulièrement bien illustrée par cette vue de détail du 366 *Graves* du sous-lieutenant Guyhur. Les petits obus perforants allemands ricochent sur l'acier français mais, sous la saturation des coups, ne pouvant plus bouger, les chars français à court d'essence finissent par succomber.
(Coll. Stéphane Bonnaud)



D'après un croquis joint au témoignage du sergent-chef Borde, le 365 *Barsac* aurait fini sa course entre le *Meurthe* et le *Graves* mais, s'étant enfoncé dans le bois de sapins, on ne le voit pas sur les photographies d'ensemble. Son épave a visiblement explosé, comme si les munitions avait sauté à la suite d'un incendie. Est-ce la raison pour laquelle, après que le lieutenant Fajeau ait longuement protégé les autres équipages avec sa mitrailleuse de tourelle, son tir s'est arrêté tout d'un coup et que ses occupants en sont sortis précipitamment ? *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



camarades qui sont tués ". En effet, un peu plus loin, j'aperçois quelqu'un, je crois que c'est un caporal, Dutrêve [aide-pilote du *Graves*] *qui est mort. Il est de l'équipage Guyhur. Mon chef de char, le lieutenant Cornut-Gentille, n'a pas de mal, le radio, Bonammy est sain et sauf aussi, seul mon aide-pilote et moi avons été touchés. Nous restons à peu près une demi-heure avant d'être prisonniers, car le lieutenant Fajeau est toujours dans la tourelle de son char et mitraille l'ennemi sans merci et nous protège encore suffisamment pour que l'ennemi ne puisse nous approcher. Je ne sais pas si c'est par manque de munitions ou quoi, il cesse de tirer et je ne sais ce qu'il est devenu.*» (Borde)

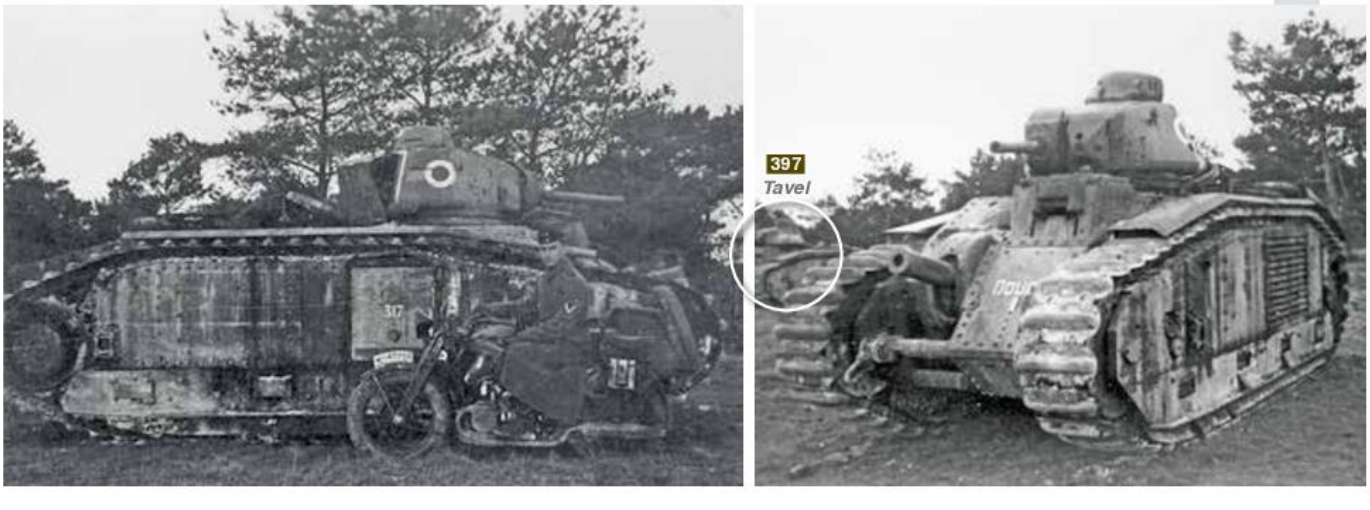
À l'extrême gauche du dispositif au débouché, le sort du *Doubs* est relaté par Bricard : « *De loin, la ligne de couverts est divisée en deux avec au centre un goulet vers lequel semble converger tous les feux, ce qui explique que les chars qui s'installent à proximité immédiate de ce goulet sont les premiers à être mis hors de combat. Tel est le sort du char du capitaine Cornet* [Vienne]*, du* Barsac*, du* Meurthe *et du* Graves. [...]

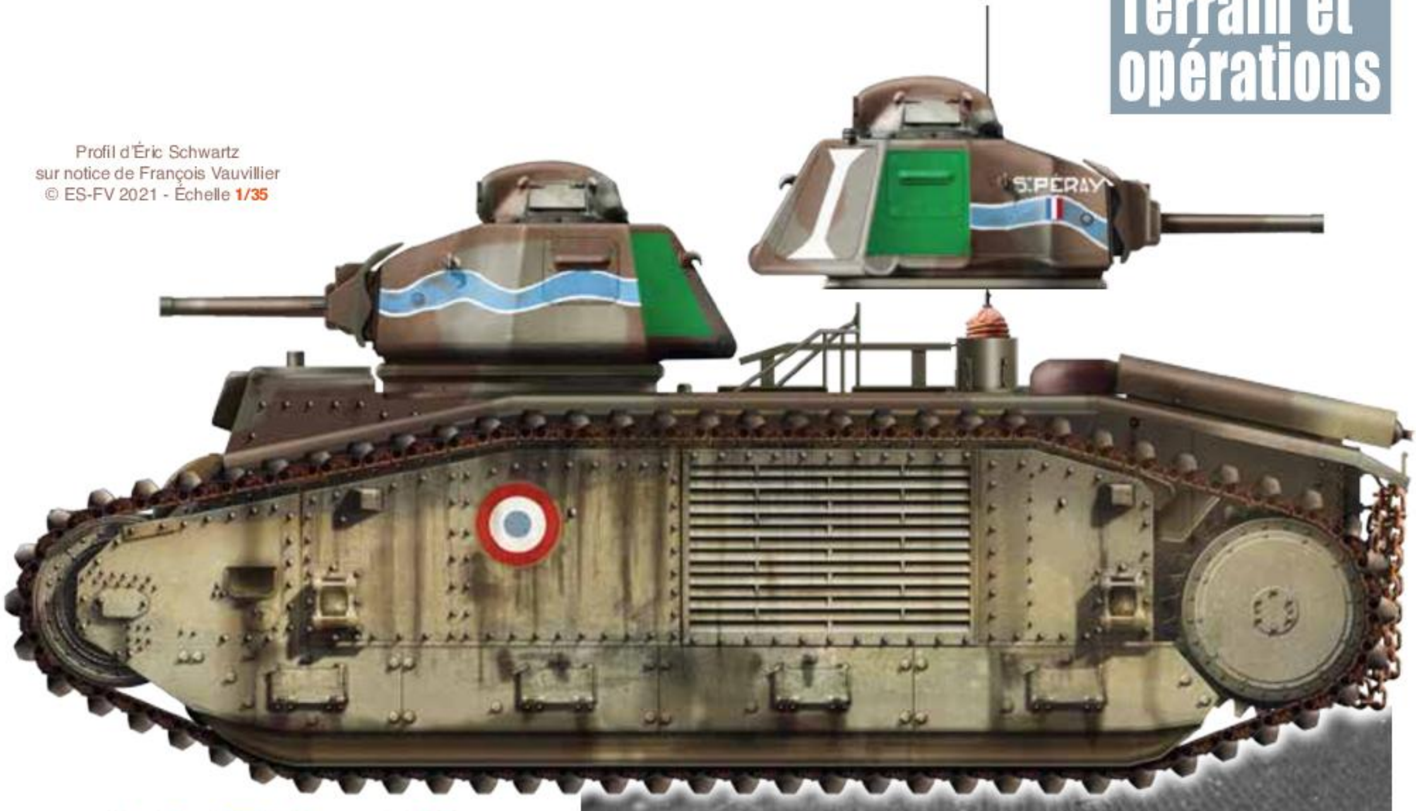
Leurs chefs de chars ont à descendre précipitamment parmi la grêle d'obus et font à proximité de leur char, un stage à plat ventre assez long pendant que d'autres chars du bataillon tirent encore. Pendant que je parle des autres chars, voici le peu que j'en sais. Le char du capitaine Cornet, après avoir tiré un certain temps, part droit sur les armes antichars pour essayer de franchir de forcer le barrage. »

Au cours de cette action téméraire, le capitaine Cornet est blessé et passe le commandement de son char au capitaine Billotte. Or celui-ci, relate Bricard, « *n'a guère le loisir de combattre car sitôt dans la tourelle, un nouvel obus traverse le char et y met le feu. Tout l'équipage doit précipitamment évacuer le char sous le feu ennemi. Le capitaine Billotte doit sortir lui-même le capitaine Cornet qui est évanoui. Je pense que c'est en le sortant qu'il est tué par un obus antichar. Au moment même où le char du capitaine Cornet quitte la ligne de couverts, les occupants du* Barsac *sont obligés de le quitter rapidement. Le* Tavel *ayant vu, je crois, partir le char du capitaine Cornet, manœuvre à l'imitation et réussit à se dégager après avoir choisi la direction où l'effort ennemi se fait le moins sentir. Les autres chars qui restent dans les couverts à combattre sautent tous, un à un, les uns après les autres.*

Seul le Doubs *a la chance de combattre jusqu'au bout. En ce qui concerne ce char, la ligne de couverts à proximité de l'emplacement choisi* [...] *est coupée par un goulot étroit dans le même sens que ces cou-*

Le rapport du sous-lieutenant Bricard, chef de char du 317 *Doubs*, relate dans ses moindres détails l'action de combat et toutes les péripéties survenues à bord (➡ *texte*). Mais, de son propre aveu, Bricard, privé de moyens d'observation et à moitié aveuglé par la fumée de la bataille, ne parvient pas à se situer précisément. La position du *Doubs* sur le terrain le montre à proximité du *Tavel*, discernable ci-dessous en arrière-plan. *(Coll. Laurent Rochelle via A. Misner, site chars français.net)*





Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

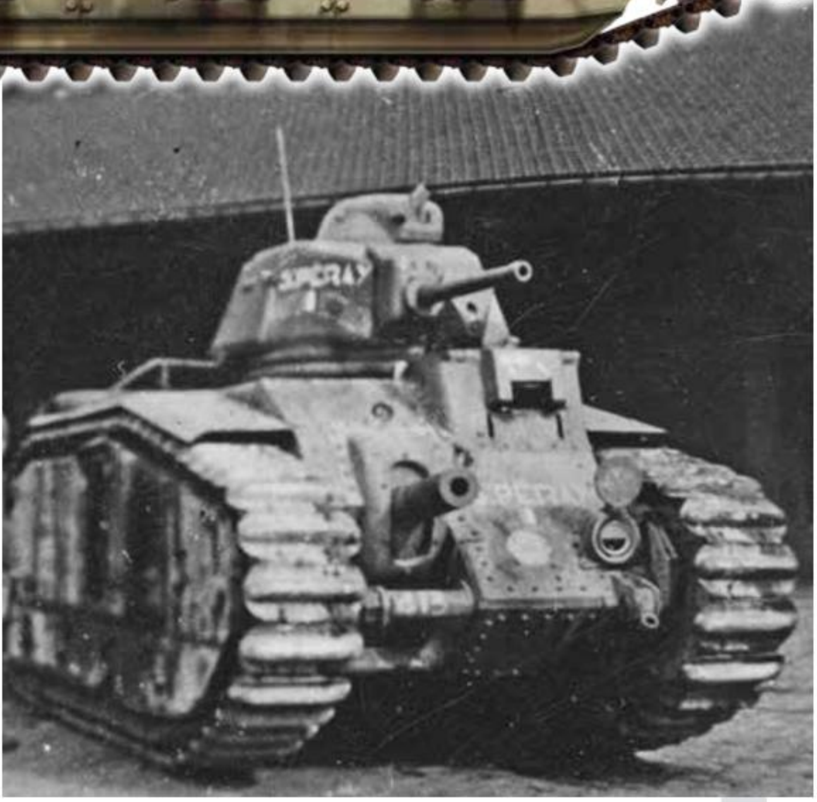
CHAR B1*BIS* 413 *ST-PÉRAY*, EX-49e BCC
Quelques-uns des chars du 49e BCC ont eu le temps de recevoir, dans leur nouvelle affectation après le 7 juin, les marques tactiques appropriées, tout particulièrement à la 2e compagnie. C'est le cas du *St-Péray*. Outre sa bande ondulée latérale liserée de blanc, il comporte sur la porte de tourelle un grand «I» blanc à empattement très marqué, et un panneau latéral peint en vert (présumé), décoration semble-t-il incomplète pour un char de la 3e section : le triangle fait défaut.

verts. Ce goulot est lui aussi une ligne de concentration de feu. Ce goulot franchi, le Doubs *s'installe à la lisière opposée de la seconde ligne de couverts. Il doit, afin de pouvoir bien voir et trouver un emplacement de tir stable pour le 75, sortir quelque peu de la lisière, mais l'important est de pouvoir voir et de pouvoir tirer, le camouflage passe après.* [...]

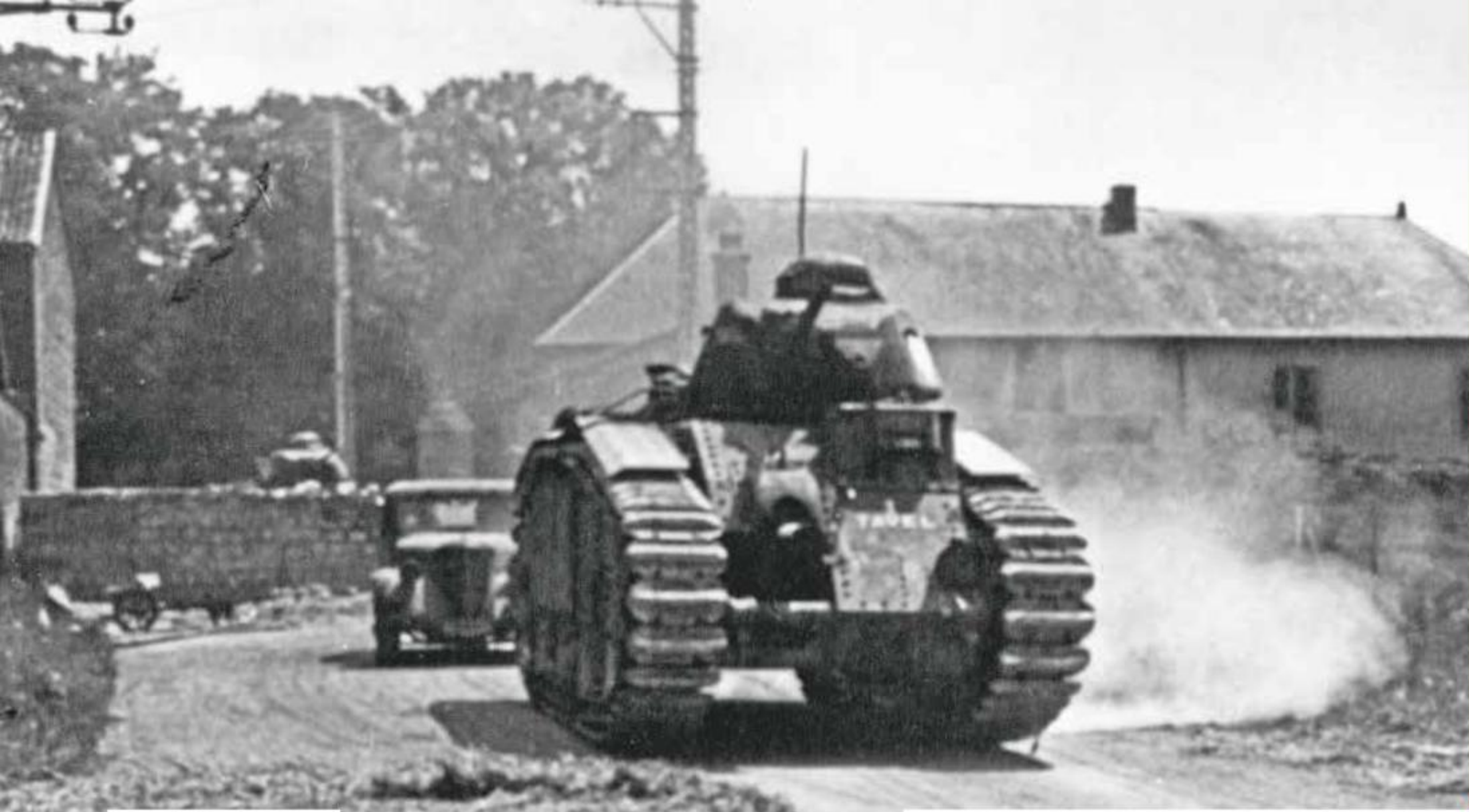
Le 75 et le 47 tirent en même temps, engageant chacun un combat séparé avec des armes différentes. Les difficultés de vision sont grandes, car on ne voit pas les armes, la poussière rend de plus en plus difficile l'observation des résultats du tir. C'est ainsi que je ne vois sauter nettement que trois armes, deux par le 47 et une par le 75. Heureusement quelques arbrisseaux servent de points de repère. Il faut alors mesurer à vue d'œil l'écart angulaire séparant en direction et en hauteur le point de départ du coup de canon, de l'arbrisseau et tirer sur le point ainsi déterminé. Les distances de tir ne sont malheureusement pas grandes (en moyenne 400 m) de sorte que malgré l'imprécision de l'observation, on arrive assez vite à un résultat. Destruction ou neutralisation, on ne s'en rend pas toujours compte mais l'arme adverse ne tire plus.

Sortant de la lisière, le *Doubs* parvient à faire taire cinq ou six antichars ennemis

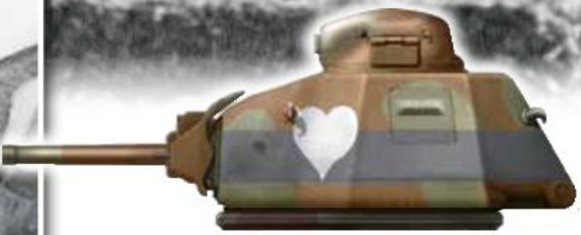
Le Doubs *arrive ainsi à faire taire cinq ou six armes antichars lorsqu'un obus bloque le système de pointage en hauteur du 47. Immédiatement après, la tourelle est bloquée à son tour. Le dernier instrument d'optique de la tourelle qui n'est pas encore cassé, l'épiscope de tourelle qui a permis le pointage du 47 après la mise hors d'état de la lunette, est brisé à son tour et la tourelle se trouve bloquée. À ce moment, je suis complètement aveugle dans mon char. Enfin pour achever le tableau, la mitrailleuse de 7,5 a reçu un obus pendant son tir de neutralisation qui a précédé la prise, par le char, de son emplacement de combat. Heureusement le 75 et la lunette du 75 sont toujours en état et le sergent-chef Durand peut continuer son tir.* [De même]*, le tourelleau peut être débloqué et l'observation est à nouveau possible en utilisant la fente Estienne. Grâce à celle-ci, je peux à ce moment commander et observer le tir de mon pilote. Le 75 à ce moment-là, arrive à un résultat plus rapide que le 47. Il atteint du premier coup et fait sauter de jolie façon l'avant-dernière arme sur laquelle il tire. Faute de munitions de 75, il faut en effet abandonner le tir. Tous les obus de 75 explosifs, même ceux de la chambre des machines, ont été utilisés grâce à l'activité du second aide-pilote et du radio. En prévision de la destruction du char et à*



Le 7 juin, l'aspirant Léon Bergeal, qui a débuté la campagne sur le *Pinard*, devient chef de char du 413 *St-Péray*... pour quatre jours seulement. Lors de la contre-attaque de Mourmelon, c'est le LIEUTENANT DUHEN, CHEF DE SECTION, qui en est le chef de char. Quelques jours auparavant, sans doute en même temps que la peinture de ses nouvelles marques tactiques, le *St-Péray* a reçu en outre des COCARDES TRICOLORES, dont une sur le glacis avant.
(Coll. S. Bonnaud)



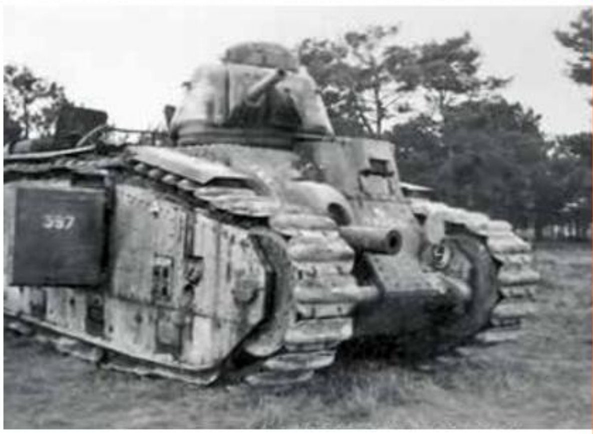
À son versement au 41e BCC, le **397** *Tavel* a pour pilote le sergent-chef **Osieka** *(ci-dessus)*. Le char apparaît d'abord sur cette photographie célèbre d'un reporter du service cinématographique de l'armée *(en haut)* prise le 10 juin 1940 à **Cauroy**. Nous le retrouvons, quelques jours plus tard *(à droite)*, en épave sur le terrain de **Mourmelon** devant un bois de sapins, photographié par les Allemands. *(S. Bonnaud, © ECPAD-France et site Chars français.net)*



Profil É. Schwartz sur notice F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

Char 397 *Tavel*, ex-49e BCC

Le char du lieutenant Jacquelin porte les signes tactiques de son bataillon d'origine (➠ *GBM 88 page 43*), sans qu'il soit possible de dire si les marques du 41e BCC lui ont été appliquées, ou non, à l'arrière de la tourelle.



cause du peu de rendement de ces obus contre du personnel, les obus de rupture ont été seuls conservés. Le tir devenu impossible, il est urgent de se dégager de cette fournaise d'autant que les autres chars ont cessé de tirer depuis un moment déjà et que la concentration des armes antichars adverses semblent, à entendre les coups répétés sur le blindage, se faire sur le char. Le Doubs *part donc et essaye plusieurs directions à la recherche de point de moindre résistance. J'ignore complètement quel trajet il peut suivre. Je dirige sa progression par la fente Estienne de tourelleau et je le fais sans cesse obliquer sur sa gauche, chaque fois que je sens en face une résistance un peu trop vive. Ne connaissant pas le camp de Mourmelon, je ne réussis pas à me repérer.* » (Bricard)

Le *Doubs* et le *Tavel* ont-il sauté ?

« *Finalement je trouve une lisière de bois d'où ne part aucun coup de canon. Je me dirige sur elle lorsque j'aperçois venant de la droite le* Tavel *qui l'a repérée aussi et qui, comme moi, vient y chercher refuge. Il suit le* Doubs *dans le bois et les chars sont arrêtés à proximité d'un layon. Le lieutenant Jacquelin et moi-même décidons de faire d'abord le point de la situation et avant tout d'étudier l'état de nos chars. Voici comment se présente la situation en ce qui concerne le* Doubs. *Le lieutenant Jacquelin, de son côté, arrive à des conclusions identiques. Cent vingt points d'impact comptés sur le blindage du char. Le tourelleau est percé deux fois et les persiennages des radiateurs six fois. Le bidon de 50 litres d'huile de ricin qui avait été placé en réserve sur le toit du char a naturellement été percé comme une passoire et est vide. Depuis plus de deux heures que le moteur marche, il n'a plus d'huile (il consomme en effet à ce moment, par suite de fuites nombreuses et variées, environ 10 litres de ricin à l'heure). Les radiateurs d'eau sont également presque vides à la suite des obus qu'ils ont reçus. Le char est arrivé dans le bois soufflant tel une machine à vapeur et rempli à l'intérieur d'une épaisse fumée. On s'attend d'un instant à l'autre à le voir prendre feu. Il reste environ 25 litres d'essence en tout dans les réservoirs et 12 litres de ricin dans une nourrice qui est encore pleine. Toute l'installation électrique du char est complètement hors d'usage. Tous les moyens de vision d'optique du char, excepté les lunettes de 75 qui sont demeurées intactes, sont hors d'usage. Le canon de 47 et la mitrailleuse de 7,5 également. La tourelle est bloquée. Dans ces conditions, le* Doubs *est vraiment hors de combat, il faut se résoudre à l'aban-*

Souffrant de fuites, le moteur du *Doubs* consomme 10 litres d'huile de ricin à l'heure

Notes

17. Les photos (➠ *page 52 et ci-dessus*) ne montrent rien de semblable. Le *Doubs* et le *Tavel* apparaissent non loin l'un de l'autre sur un terrain plat en lisière d'un bois de sapins. Auraient-ils déjà été déplacés par les Allemands, en vue de leur évacuation ultérieure ? D'autre part, aucun des deux appareils ne semble avoir sauté.

18. Bricard ne fera que 21 mois de captivité. Il s'évade de l'Oflag IID en mars 1942, par tunnel, en même temps que 16 de ses camarades.

19. Dans un rapport adressé au commandant Malaguti, de l'Oflag II D, le 22 avril 1942.

don après l'avoir fait sauter. Le lieutenant Jacquelin prend pour son char une décision analogue. Le Doubs *est placé dans un énorme trou d'obus de la dernière guerre*[17] *à proximité d'un layon est-ouest d'un bois voisin des bois de la commission d'expériences. Le sergent-chef Durand reçoit l'ordre de tout préparer pour faire sauter son char à la nuit et je pars faire une reconnaissance du bois afin de déterminer l'itinéraire du repli.*

Autant qu'on puisse en juger avec l'unique carte Michelin que nous possédons à nous deux car le lieutenant Jacquelin est encore à ce sujet moins bien partagé que moi, nous devons nous trouver dans un bois de la partie nord-est du camp de Mourmelon. Ignorant tout de la situation des armées françaises, nous nous imaginons le 12 au soir que la Vesle doit certainement être tenue par les troupes françaises. Nous décidons en conséquence qu'à la nuit, après avoir fait sauter le char, nous nous replierons sur la Vesle. À 22 heures, le feu ayant été mis au char, nous restons environ une demi-heure à proximité pour nous assurer qu'ils sautent normalement. Puis le repli commence en direction de l'ouest. Notre troupe se compose donc de deux officiers et de dix hommes. »

La petite troupe progresse en utilisant plusieurs lisières de bois qui l'écarte un peu du plus court chemin, et tombe à un moment sur une route qui semble approximativement orientée est-ouest. Nos chasseurs s'apprêtent à s'orienter dessus lorsque successivement, de gauche puis de droite, des rafales de mitraillettes se font entendre. Encerclés par l'ennemi, toute tentative de lutte paraît vouée à l'échec (« *un chasseur sur deux est équipé d'un mauvais Ruby* »). La mort dans l'âme, ils sont faits prisonniers. «*Nous sommes contraints de faire un geste amèrement regretté depuis lors aux sombres heures de la captivité. N'a-t-on pas l'impression d'y laisser une partie de son honneur ? Ne serait-ce que pour ce geste que j'ai été contraint de faire, j'en veux à mort au boche.* » (Bricard)[18]

La fin de l'*Aït Souala* et du *Chambertin*

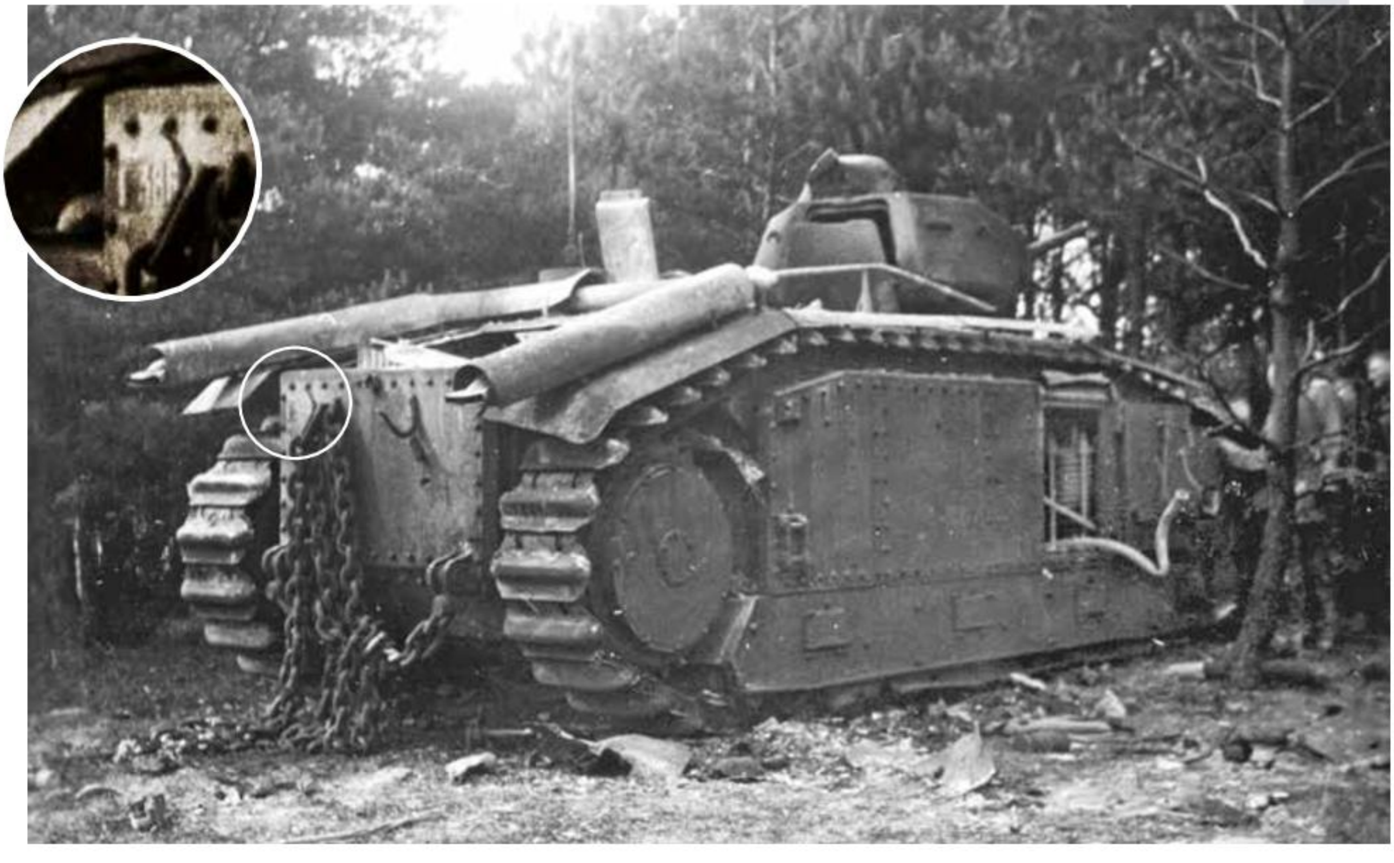
Également à la section Jacquelin, le chef de char du **386** *Aït Souala*, l'adjudant Biernacki, a laissé lui aussi un témoignage sur l'épilogue de Mourmelon :

« *Le combat est engagé, nous recevons des obus de tous côtés, l'ennemi a une position en fer à cheval. Tout en combattant, nos chars se serrent de plus en plus. L'intervalle entre chaque char est d'environ de 20 à 30 m à ce moment-là. Mon pilote reçoit deux obus dans le bloc épiscope, le rendant inutilisable. Mon pilote est blessé, lèvre supérieure fendue, abaissement de la vue par suite des flammes provoquées par l'explosion des obus. L'aide-pilote maintient fermée la porte latérale. Celle-ci a été détériorée au cours d'un déplacement dans l'après-midi, donc seuls mon 47 mm et la mitrailleuse fonctionnent.*

Au cours du combat, j'aperçois le lieutenant Fajeau [Barsac] *blotti dans un trou et faisant des signes. Croyant qu'il est blessé, je sors pour lui porter secours. Il m'est impossible de m'approcher à moins de 10 mètres. Seule la voix nous permet de communiquer. J'apprends que son char est détérioré, que l'équipage est blessé ou tué, tandis que lui n'a rien. Je reprends mon poste de combat. Le lieutenant Fajeau ne peut me suivre à cause des tirs de mitrailleuses ennemies. Quelques instants après, mon chef de section, le lieutenant Jacquelin, se déplace, aucun message n'a été transmis de sa part, néanmoins je le suis, croyant qu'il va attaquer l'ennemi de côté et désorganiser leurs positions. Mais il n'en est rien.* » (Biernacki)

Peut-être par ailleurs Jacquelin n'était-il plus en mesure de le faire ? Écrivant en captivité,[19] il indique que deux des chars de sa section, *Aït Souala* et *Chambertin*, ont été mis hors de combat sur le champ de bataille et que le *Tavel* « *a tenté sans y parvenir, de tourner la résistance ennemie. Restant un des derniers chars circulant sur le terrain, il est violemment pris à partie par l'artillerie adverse et a*

L'**ADJUDANT BIERNACKI**, chef de char du **386** *Aït Souala*, vu ici à la veille de la guerre lors de la mission d'accompagnement des R 35 en Pologne. *(Coll. Régis Potié)*



Peu photographié, l'*Aït Souala* de la **SECTION JACQUELIN** ne révèle sur ce cliché aucune marque distinctive particulière propre au 49e ou au 41e BCC. Mais son identification ici est rendue sûre par un détail rarement observé sur les chars B (→ *détail en insert)* : son numéro d'ordre peint d'usine, en haut à gauche du panneau arrière, sous la forme complète 🇫🇷 **386**. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

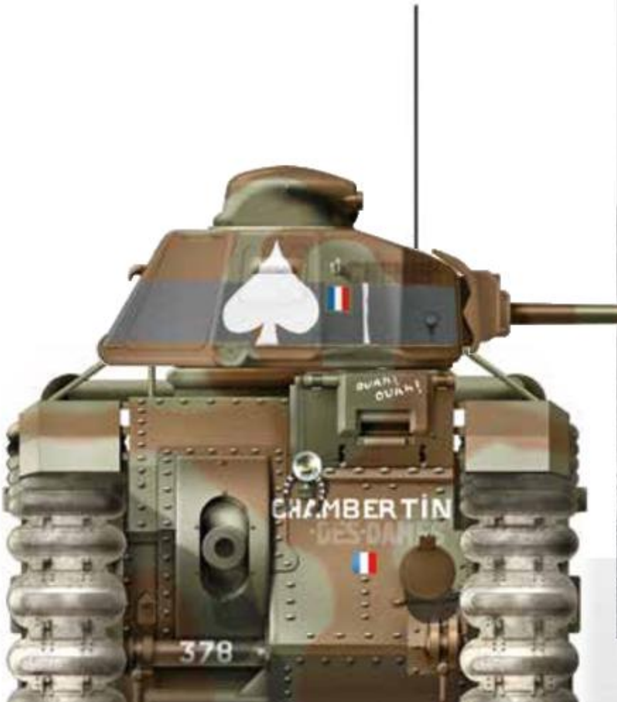


Illustration d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

© ECPAD-France

Coll. Stéphane Bonnaud

CHAR B 1 *BIS* 378 *CHEMIN-DES-DAMES* DEVENU *CHAMBERTIN*
Après qu'il ait été rebaptisé *Chambertin* au sein du 49e BCC (➠ *GBM 87 page 47*), le char du sous-lieutenant Godinat continue de présenter sur le glacis avant la seconde ligne *-des-Dames* en très légère transparence. Sur la tourelle, le premier nom a disparu sans être remplacé, mais un grand as de pique a fait son apparition, sans doute peu avant le départ pour le feu en mai 1940. Après son versement au 41e BCC, le *Chambertin* apparaît, avec le sobriquet *Ouah ! Ouah !*, sur cet autre cliché célébrissime du SCA, *(en haut)* pris le 10 juin 1940 à CAUROY. Puis son épave a été photographiée à maintes reprises sur le terrain de MOURMELON *(ci-dessus)* et enfin dans un Sammelstelle, où le nom *Chemin* transparaîtra légèrement sur la tourelle, la peinture s'étant peu à peu fatiguée.

ses armes de tourelle mises hors de combat. Le caporal-chef Roger [radio] *et le caporal Rivoire* [aide-pilote] *descendent alors, sous un violent tir antichar, ramasser et embarquer un blessé.* »

L'équipage du *Tavel* n'étant que de quatre hommes, ce blessé faisait-il partie du groupe de dix hommes cité par Bricard plus haut comme ayant tenté d'échapper sans succès à la capture ? Biernacki poursuit : « *Après l'avoir suivi pendant environ 1 km, je le perds de vue (mon pilote ne peut se diriger à cause de sa vue, nous marchons à l'aviophone. Au cours du combat, j'essaye de mettre l'aide-pilote à la place du pilote, mais le résultat est négatif). Je fais arrêter le char, pendant que le radio (sergent Jacques Coulon) et l'aide-pilote (chasseur Couturier) soignent les blessures du pilote, je pars en reconnaissance, c'est-à-dire au lieu du combat.*

M'approchant, je vois l'ennemi faire prisonniers les différents équipages et, plus tard, j'ai su qu'ils avaient achevé l'un des nôtres parce qu'il ne pouvait lever les bras. Je reviens vers mon équipage, jauge les réservoirs (40 litres pour les trois réservoirs) puis me rendant compte de l'état du char (poulie de tension gauche détériorée), trouvant qu'il y a insuffisamment d'essence, que l'ennemi approche, je démonte différentes pièces sur l'armement et met le feu au char. M'orientant à peu près en direction de Châlons, j'essaye de rejoindre les lignes françaises en compagnie de mon équipage. Après avoir parcouru environ 3 km, nous sommes cernés par des armes automatiques allemandes, aucun combat n'est livré de part et d'autre. » (Biernacki)

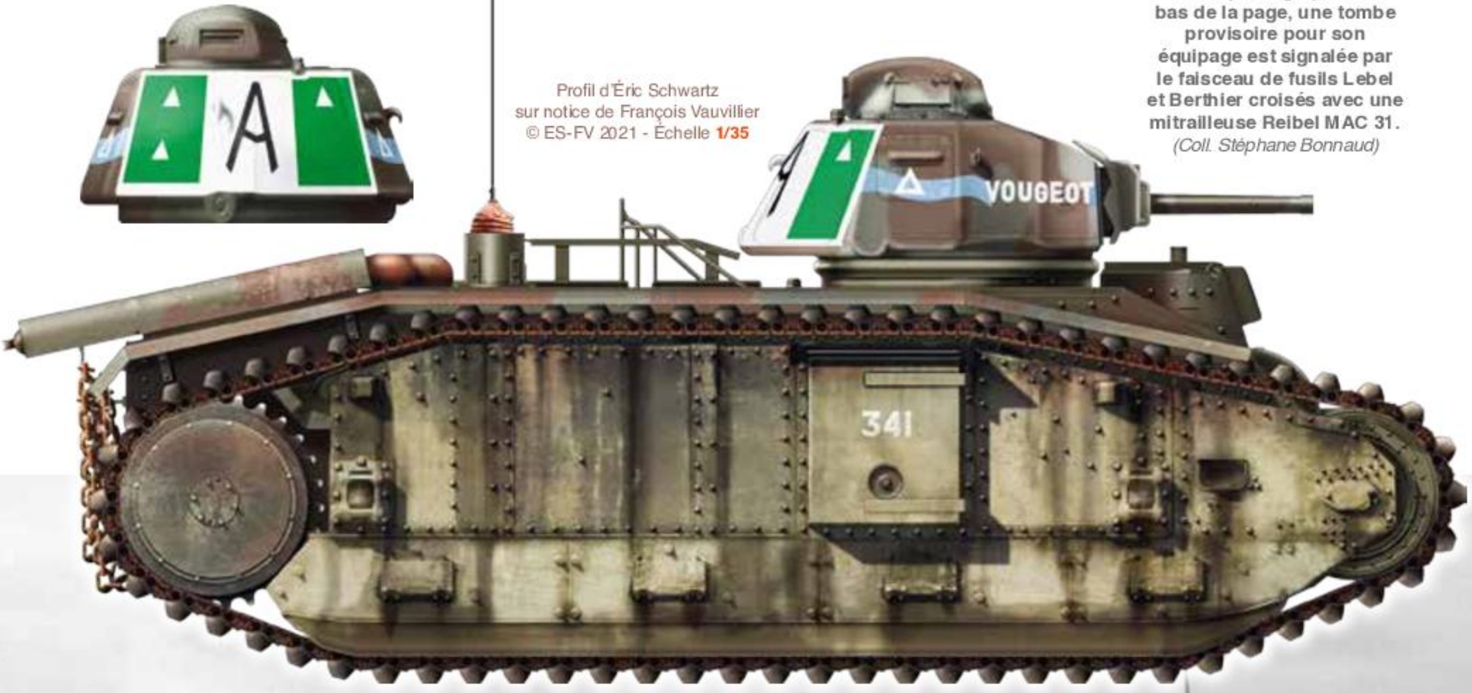
Quant au troisième et dernier char de la section Jacquelin, le **378** *Chambertin* du sous-lieutenant Godinat, ce dernier donne quelques indications en précisant qu'au sein du groupement Cornet, les chars affectés à Billotte éclatent à droite du dispositif de combat et ceux du lieutenant Fajeau, à gauche. La section Jacquelin est à droite du groupement Billotte, le *Chambertin* se trouvant à l'extrême droite de ce dispositif. Dans des bribes de notes manuscrites, Godinat explique qu'il est en liaison avec trois autres chefs de chars (Duhen, Reynaud, et Rabin, ce dernier sous réserve), que le *Vienne* de Cornet et Billotte est rapidement hors de combat, et qu'il est le seul à déboucher du bois en languette. Qu'il est aussitôt pris à partie par des canons ennemis en nombre, et que son tourelleau est rapidement

Seul à pouvoir déboucher du bois, le *Chambertin* est aussitôt pris à partie

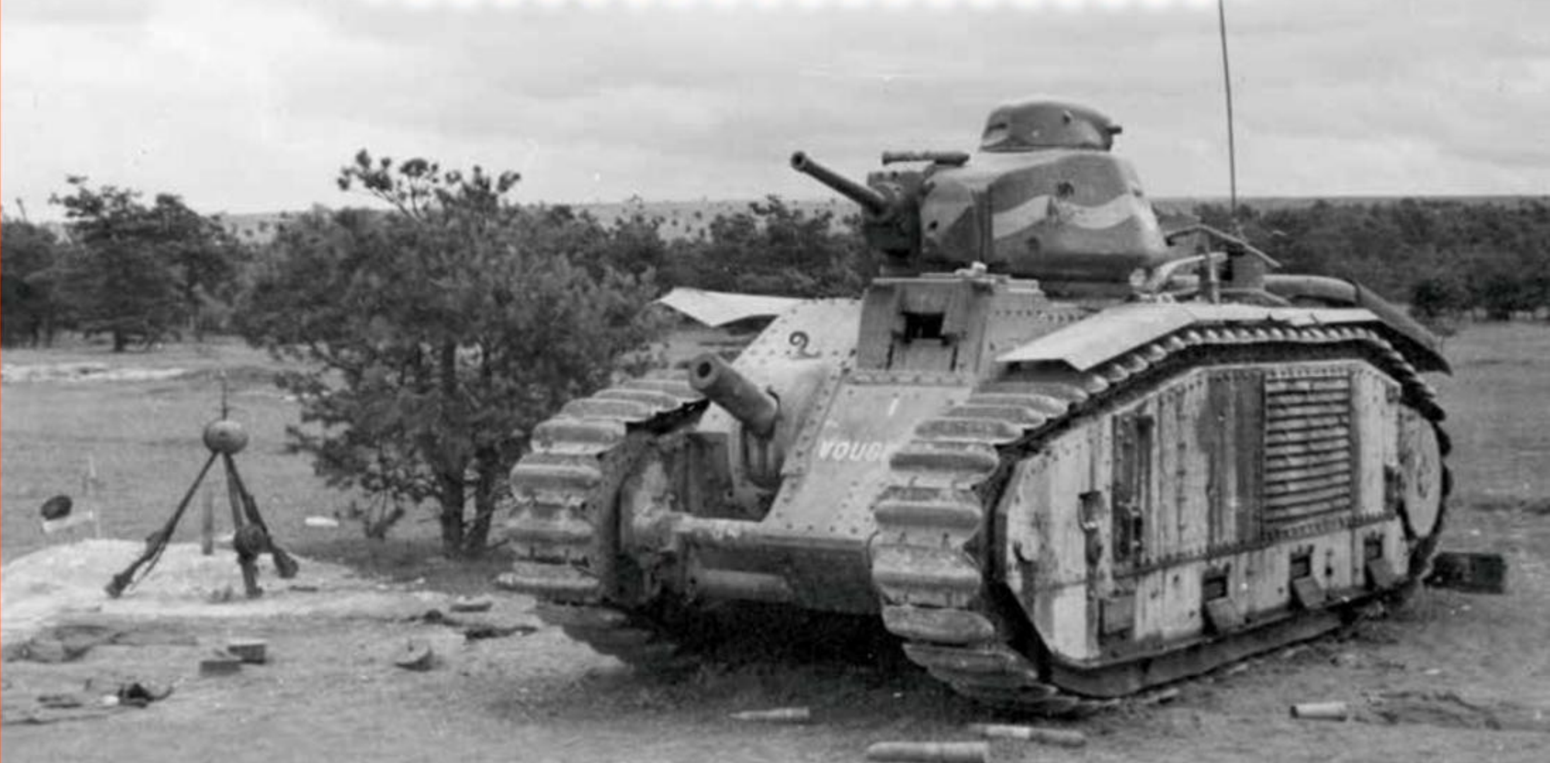
mis hors d'usage, deux épiscopes PLL sont en morceaux et sa mitrailleuse hors service. Il relève qu'il fait une chaleur étouffante dans le char et qu'il pleut, ce qui nuit à sa vision. Il se dirige sur un groupe de canon antichars, et tire aussi sur des véhicules de liaison qui semblent appartenir à un PC, avec des 47 mais non explosifs (il n'en dispose plus) et ne peut évaluer les résultats de son action. À un moment, le *Chambertin* s'arrête, une flamme sous le 75, et son pilote, le sergent Jacques Roy, est mortellement blessé, l'aide-pilote, le caporal Hyenne est blessé, le radio, chasseur Conscience est commotionné. Le sous-lieutenant Godinat légèrement blessé, continue à tirer avec des obus de rupture sur les canons antichars, mais un deuxième obus au même endroit immobilise définitivement le char, occasionnant du même coup une deuxième blessure au chef de char. Le *Chambertin* et son équipage sont définitivement hors de combat. Godinat n'entend plus tirer les chars français, il est 20 h 30.

La tragédie du *Vougeot*

En l'absence de rapport de l'aspirant Carmier, mort pour la France en ce 12 juin fatal, le seul témoignage de la destruction du **341** *Vougeot* est celui du sous-lieutenant Mevel qui, ayant croisé la route du radio, le caporal Le Corre, peu après sa capture à Aubigny, apprend de la bouche de ce dernier ce qui est advenu : « *un projectile a pénétré dans l'âme du canon de 75 au moment où l'aide-mécanicien Boucher en effectue le chargement. Boucher est tué sur le coup, ainsi que Carmier, dont le bas du corps*



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



CHAR B 1 *BIS* 341 *VOUGEOT*
Perçu à Gien le 8 décembre 1939, cet appareil de la SECTION ADELMANS, attribué à l'aspirant Pierre Carmier, conservera sa position d'origine jusqu'au dernier jour : troisième char (trois petits triangles peints à l'arrière) de la 3e section (symboles du triangle) de la 1re compagnie (grande lettre A). Des quatorze chars perdus à Mourmelon le 12 juin 1940, il est celui qui connaîtra l'issue la plus tragique. Sur la photographie du bas de la page, une tombe provisoire pour son équipage est signalée par le faisceau de fusils Lebel et Berthier croisés avec une mitrailleuse Reibel MAC 31.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

LE 41e BCC À MOURMELON, 12 JUIN 1940

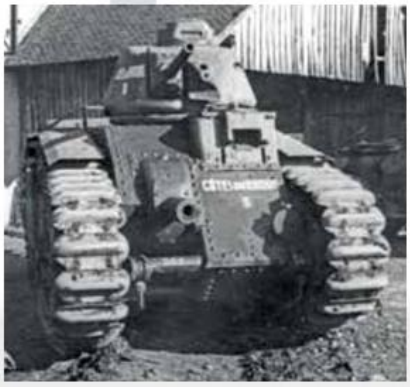
est broyé. Le caporal [-chef Arnaud], *aide-pilote, une main coupée, est tué d'une balle dans la tête en sortant du char. Le Corre, plus heureux, brûlé aux mains et à la figure, réussit à s'en tirer. Il a été, après son passage à Aubigny, dirigé sur Charleville (hôpital). Le sergent pilote Paulin, asphyxié, est retiré du char par les Allemands, sans doute évacué sur un centre sanitaire. Il a dû mourir en cours de route et est enterré à Époye (ou à Aubérive).* » (Mevel).[20]

Le sentiment d'avoir été sacrifié, livré à son propre sort sans espoir de s'en tirer

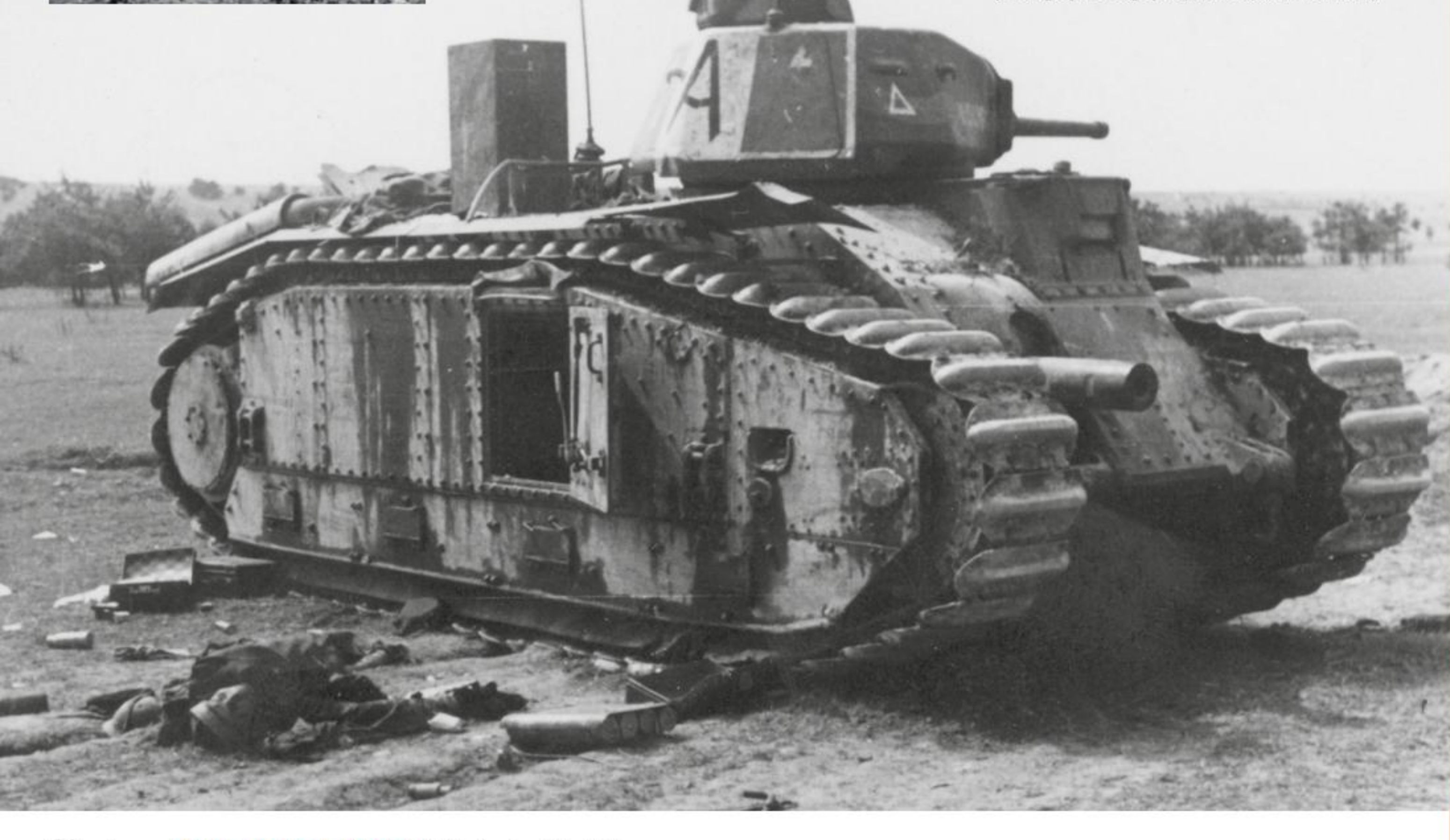
L'oraison funèbre du bataillon sera prononcée trois décennies plus tard par Pierre Billotte, rescapé de cet engagement, qui met en exergue les ordres contradictoires reçus tout au long de cette journée du 12 juin 1940, avec le sentiment d'avoir été sacrifié, abandonné, livré à son propre sort sans le moindre espoir de s'en tirer : « *Ce jour-là, après avoir été contraint d'abandonner mon char en feu et avoir été assommé après ma sortie par des éclats d'obus, je m'étais réveillé de mon évanouissement au milieu de quelques milliers d'Allemands. Une équipe chirurgicale mobile m'entourait et me dispensait ses soins. J'étais bel et bien prisonnier. La journée a été l'une des plus absurdes que j'ai jamais vécues. Le désordre était dans les esprits de nos chefs et de nos états-majors. Il était aussi dans notre appareil militaire ou plutôt dans ce qu'il en restait... L'après-midi fut plutôt sinistre. Plus se faisaient jusqu'au-boutistes les ordres radio qui nous parvenaient et plus vite décrochaient les unités françaises voisines que je voyais filer à la jumelle. Plus serré aussi se faisait le cercle de l'ennemi, qui peu à peu nous enveloppait au lieu de nous heurter de front. À 18 h 30, l'ordre de demeurer sur place nous était confirmé. À 18 h 45, l'ordre de nous replier d'urgence nous était envoyé. À 19 heures, nous étions aimablement priés de ne plus bouger. À 19 h 30, nous étions à nouveau conviés au départ.*[21] *À vingt heures, sans aucune possibilité de manœuvrer, en utilisant nos derniers litres d'essence, nous livrons notre dernier combat à front renversé. Tous nos chars sautent l'un après l'autre sous les feux d'innombrables canons de la Flak allemande utilisée en barrage antichars. Nous éprouvons les pertes les plus cruelles. Je n'oublierai pas de sitôt la mort du capitaine Cornet, tué dans mes bras alors que je l'arrachais à son char en feu. Voilà comment, Saint-Cyrien naïf, on se retrouve prisonnier.* »[22]

Ainsi se termine une tragique et terrible journée pour le bataillon, qui aura vu la destruction des 14 chars du groupement Billotte, la mort du capitaine Louis Cornet, celle de l'aspirant Pierre Carmier et de valeureux membres d'équipages, sous-officiers, gradés et chasseurs dont nous avons pu suivre la triste fin. Et le triste sort de ceux, rescapés des combats, qui iront rejoindre les geôles de l'ennemi. Avec certes un sentiment de fierté du devoir accompli, ayant permis à la 3e DCR, la 7e DLM, la 3e DIM et quelques éléments de la 14e DI de s'échapper, mais aussi avec l'amertume d'avoir été sacrifiés, pleurant leurs camarades qui y sont restés. *(à suivre)*

Appartenant comme le *Vougeot* à la SECTION ADELMANS, le 362 *Côtes-du-Rhône* n'a laissé aucune trace écrite sur sa perte à Mourmelon le 12 juin 1940. *(Fonds Caraveo via P. Boucard)*



L'adieu aux armes ne sera que provisoire pour le capitaine Billotte. Mais l'ASPIRANT CARMIER, chef de char du 341 *Vougeot*, n'aura pas de seconde chance. Il meurt pour la France le 12 juin 1940 à Mourmelon, avec trois des quatre hommes de son équipage. Seul le radio, blessé, en réchappera. Le corps de l'un de ces braves — probablement celui du CAPORAL-CHEF ARNAUD — gît au sol sur cette photographie tragique. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

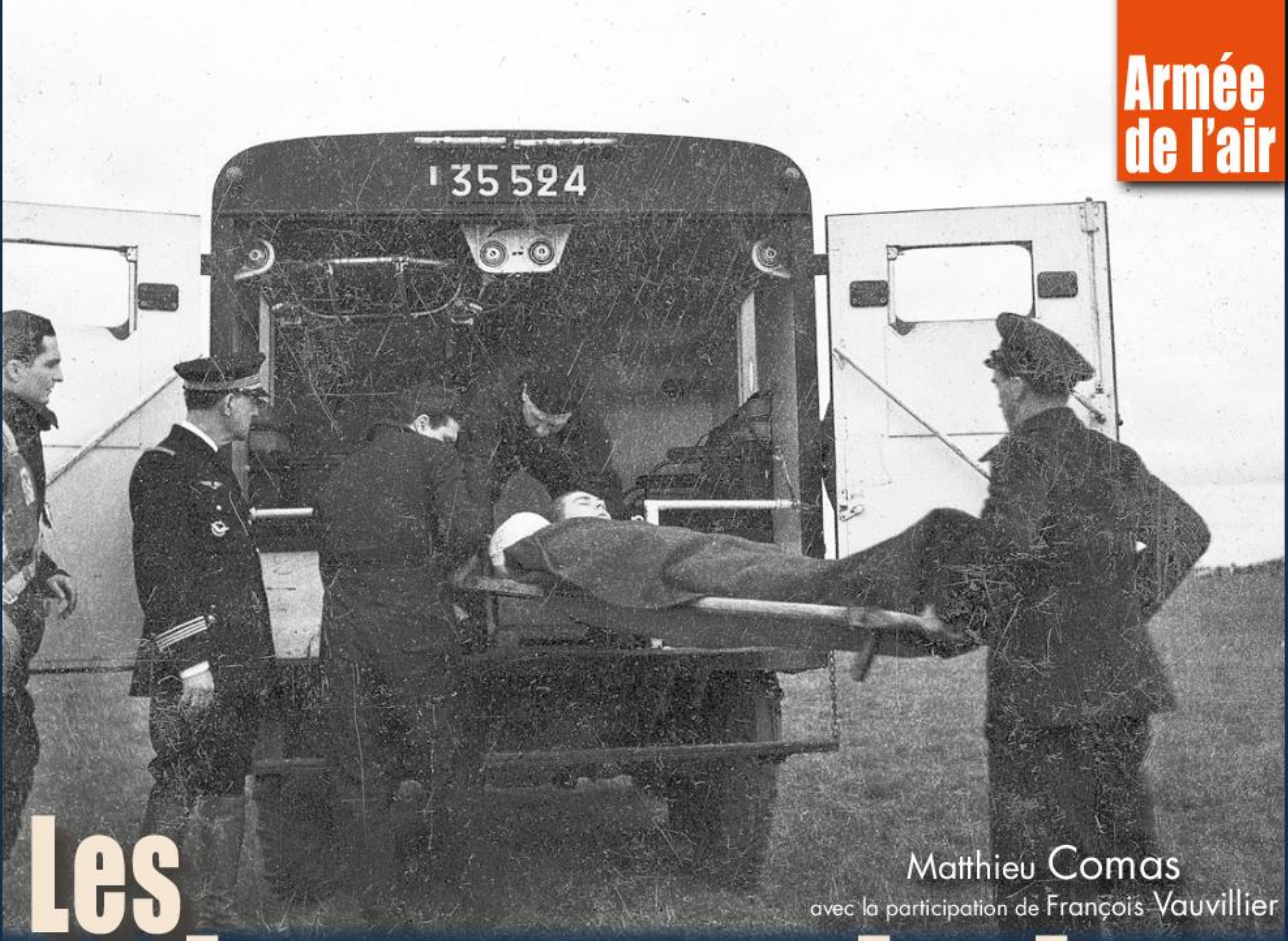


NOTES

[20] Lettre à Malaguti du 15 septembre 1941.

[21] Souvenirs déformés par le temps ? Aucune trace de cette succession d'ordres et contre-ordres n'a été retrouvée à ce jour dans les archives.

[22] Pierre Billotte, *Le temps des armes*, Plon 1972, pages 43-45. S'évadant de son Oflag de Poméranie (Gross Born), il rejoint l'URSS où il est interné quelques mois. Puis, avec 185 de ses camarades, il rejoint en septembre 1941 Londres et le général de Gaulle dont il deviendra d'abord le chef d'EM particulier. Puis, souhaitant participer aux combats, il secondera le général Leclerc à la 2e DB.



Les voitures sanitaires DE L'ARMÉE DE L'AIR

Matthieu Comas
avec la participation de François Vauvillier

En titre. **Embarquement à bord de la Laffly 15C 35 524 d'un blessé fictif lors d'une démonstration pour le service cinématographique des armées dans le secteur de Chartres, peu avant le printemps 1940. Malgré le simulacre, ce cliché illustre parfaitement la manière dont ont été utilisées les sanitaires au cours des opérations.** *(SHD Air)*

Au sein de l'armée de l'Air, la nécessité de disposer de voitures sanitaires est un impératif lié au service même : en cas d'accident, il faut pouvoir transporter le personnel de bord le plus rapidement possible vers le centre de soins le plus proche.

On ne retrouve donc pas ces voitures regroupées au sein d'unités spécifiquement dédiées au service de santé — comme c'est le plus souvent le cas dans l'armée de terre — mais réparties sur les terrains d'opération et les bases de l'intérieur, ainsi qu'au sein de différentes unités.

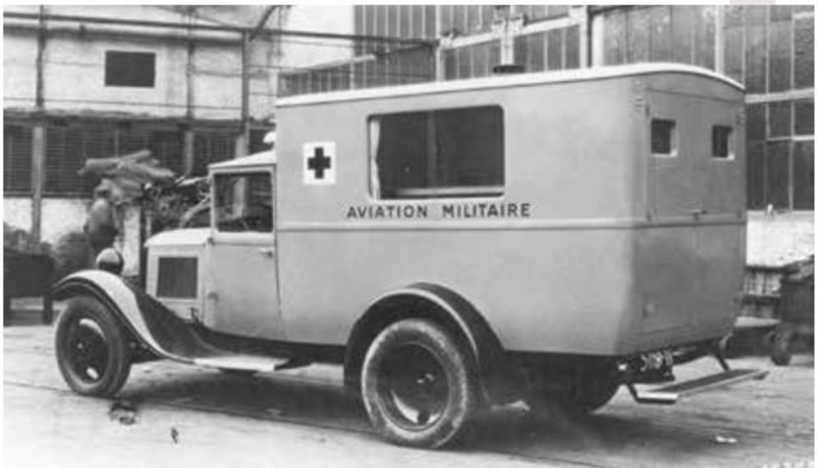
Une variété de modèles peu connus

Au cours des années vingt, les forces aériennes reçoivent d'abord des sanitaires lourdes **Berliet VLC** (1921-1922) et **VMJ** (1924-1926) ainsi qu'un petit nombre de camionnettes médicales bâchées 600 kg **Berliet VIKD** (1927). Viennent ensuite, elles aussi en quantités limitées, des voitures sanitaires **Renault OS** et **PR**, **Citroën C4G** et semi-chenillée **P 17**. Quelques-unes des Renault et Citroën sont toujours en service en novembre 1938 mais auront pour la plupart disparu à la mobilisation.

La première commande conséquente des années trente concerne la **Delaunay-Belleville RH4U**. Le marché n'a pas été retrouvé mais fin 1938 soixante sanitaires lourdes de ce modèle sont encore dans les dépôts. Faute de mieux, on les retrouve dans quelques unités en 1939-1940.

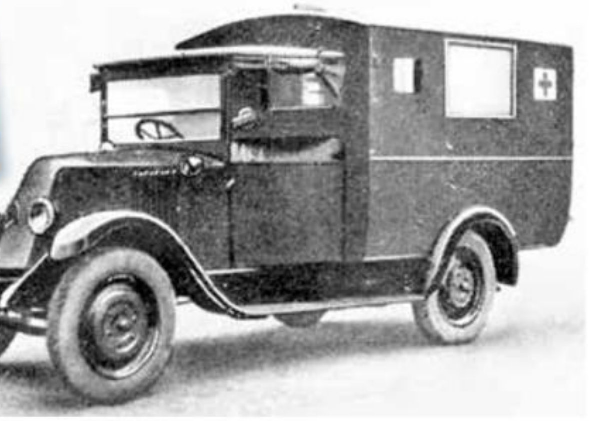
Un bref passage en tous chemins

Lorsqu'en 1936 l'armée de l'air engage sa modernisation, elle se tourne vers des matériels technique-



Cette voiture sanitaire légère Citroën C4G ne porte pas encore son immatriculation militaire. Une semblable sera mise en service sur l'aérodrome d'Ivato, à Madagascar. *(Coll. François Vauvillier)*

LES VOITURES SANITAIRES DE L'AIR



La voiture sanitaire légère Renault OS 71 729 appartient à l'un des deux marchés passés par le ministère de la Guerre en 1927 et 1928. Sa photographie est reprise dans la notice du ministère de l'Air, réédition de juin 1935. *(Coll. Matthieu Comas)*

ment à la pointe et correspondant précisément à ses besoins. Dans le cas des voitures sanitaires, appelées à intervenir rapidement sur des terrains de campagne sommaires – en herbe – tout en conservant les qualités de souplesse exigées pour le transport de blessés, la logique conduit à se tourner vers des véhicules spéciaux.

À l'époque, des marchés sont déjà en discussion pour divers véhicules tous terrains avec Latil, Lorraine et **Laffly** — les citernes comme nous l'avons vu dans GBM 130-131, mais aussi les voitures d'incendie de premier secours, etc. — mais, pour les véhicules sanitaires, c'est le châssis **S15C** du constructeur d'Asnières qui est seul choisi. Soulignons d'ailleurs que cette voiture sanitaire, dont seules les quatre roues sont motrices, est en réaloté « *tous chemins* » et non « *tous terrains* ».

Soixante-dix exemplaires sont commandés et livré à partir du second semestre 1937.

Si la Laffly est d'une modernité incontestable, voire en avance sur son temps, elle comporte en pratique plusieurs défauts qui ne lui sont d'ailleurs pas tous intrinsèques : elle est coûteuse, complexe à entretenir par un personnel non qualifié et un risque existe quant à la capacité de production de Laffly pour des commandes plus volumineuses. En résumé, il s'agit d'un véhicule trop luxueux au vu des besoins réels qui peuvent factuellement être assumées par des voitures routières classiques, d'approvisionnement plus aisé.

(suite page 62)

Voiture sanitaire lourde

DELAUNAY-BELLEVILLE RH4U

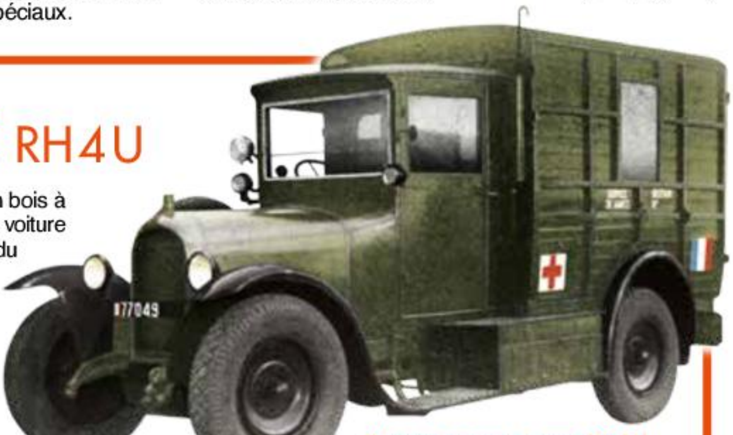


Illustration L. Lecocq
© LL-FV 2021

Voiture sanitaire lourde RH4U 77 049 de la notice technique. La teinte vert olive unie est présumée.

Se situant à la croisée des générations avec sa caisse réalisée en bois à l'ancienne mais sa monte sur pneumatiques de grosse section, cette voiture sanitaire est signée du plus prestigieux des constructeurs français du temps : une situation résultant peut-être de l'effet combiné de l'excellence de leur construction et de l'aide de l'État à une entreprise traversant alors, plus que d'autres, de graves difficultés.[1]

Ces voitures n'ont que six ou sept années dans les roues lorsqu'en novembre 1938, au moins 60 d'entre elles sont toujours présentes dans les parcs au titre de la réserve (dont une en Tunisie et une en Algérie). À la mobilisation, devant les déficits, un nombre non déterminé de RH4U prend la direction des écoles ou des compagnies de l'air. Dans les mois qui suivront, l'arrivée des Citroën 11 UB permettra, au moins dans les compagnies de l'air, leur remplacement partiel.

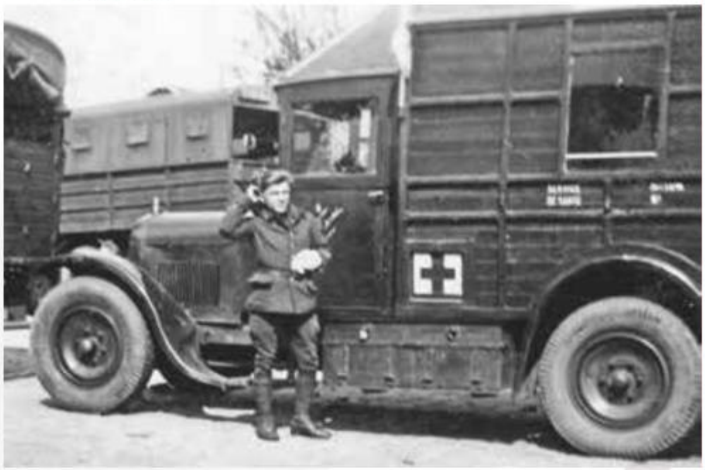
Marché et immatriculations des RH4U

n° .... (1931) *37 ex. mini* ... 77018 à 77054 ...

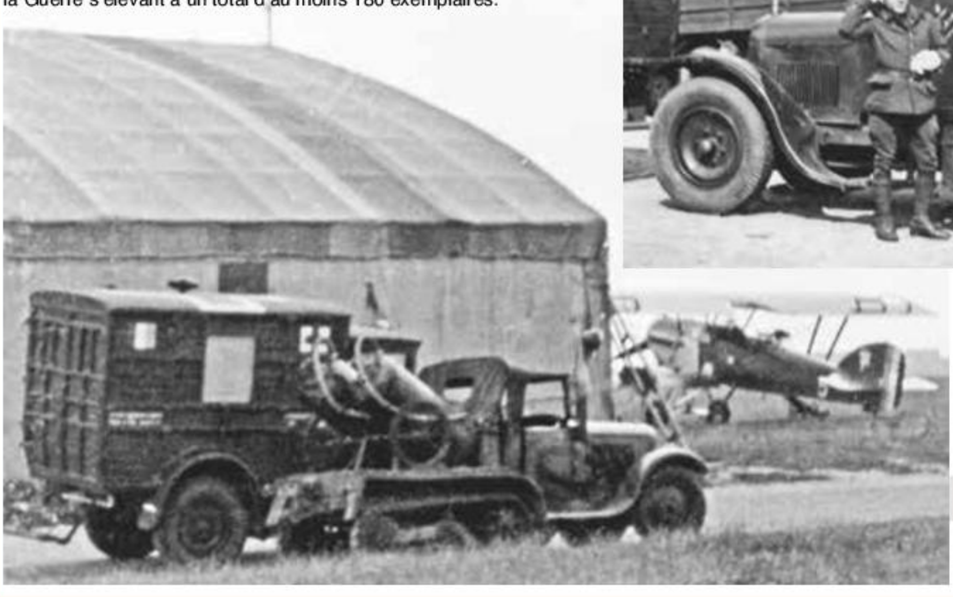
(NB : cette tranche n'autorise, en l'état de nos données, que 55 ex. maximum.)

---

[1] Cette aide sera substantielle car, outre les RH4U de l'Air, Delaunay-Belleville décroche, de 1931 à 1933 avec son type **P4S**, plusieurs marchés successifs de sanitaires légères pour le ministère de la Guerre s'élevant à un total d'au moins 180 exemplaires.

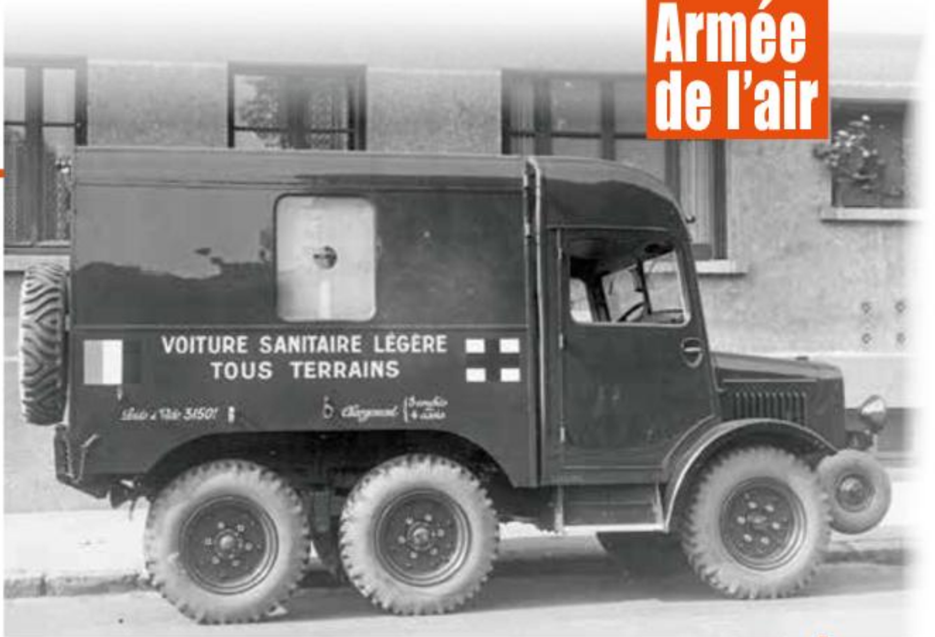


Le volume important de la RH4U, sanitaire lourde dont la charge utile est de 1 250 kg, est mis en évidence ici par son conducteur portant la tenue ancien modèle des troupes de l'armée de l'air. *(Coll. F. Vauvillier)*



Photographié le 19 août 1936 voici le binôme classique des aérodromes du temps de paix : voiture d'incendie tous terrains Citroën P17 avec extincteurs à mousse et sanitaire lourde RH4U. *(Coll. F. Vauvillier)*

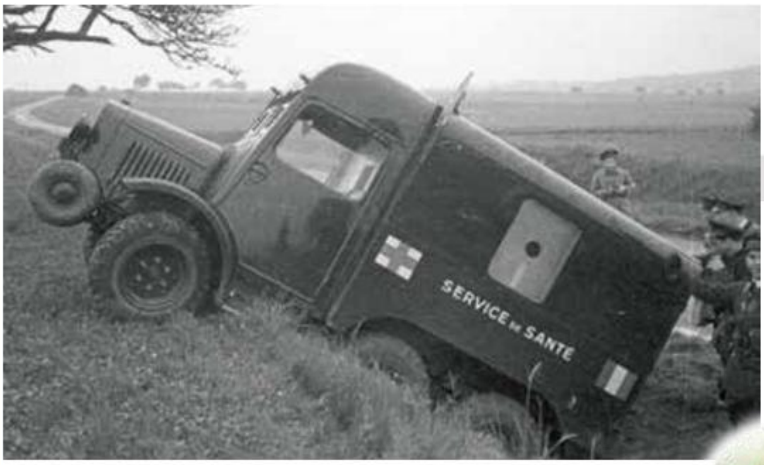
Voiture sanitaire légère tous chemins
LAFFLY S15C



L'usine Laffly réalise plusieurs photographies de sa **S15C** à divers stades de finition. Ici, la voiture présente la totalité de sa livrée réglementaire, telle qu'elle sera réceptionnée et mise en service. *(Coll. Nicolas Palmier)*

En 1933-1934, Laffly développe ses nouveaux véhicules tous terrains à partir du brevet Hollos. Ce faisant, le constructeur d'Asnières suscite immédiatement l'intérêt de l'Air, que ce soit pour le futur châssis lourd S35 que pour le léger S15.

Avec ses quatre roues arrières seules motrices et son moteur six-cylindres Peugeot, le châssis S15 est présenté à la CEMA de Vincennes en octobre 1934. Répondant sans doute à un appel d'offre précis, Laffly le propose à l'Air sur châssis court (d'où la dénomination **S15C**) carrossé en sanitaire [A] et pouvant transporter en tous chemins trois blessés couchés ou quatre assis. Comme il s'agit de se déplacer sur les terrains d'opération — qui ne sont dans la majorité des cas que des bandes de terrain herbeux —, les quatre roues motrices sont largement suffisantes.



Fraîchement sortie de parc à la mobilisation, cette magnifique **S15C** d'immatriculation inconnue a été affectée à la compagnie de l'air 35/102 de Luxeuil. Optimistes, les hommes semblent l'avoir mise volontairement en mauvaise posture pour évaluer ses capacités en tous terrains. Or, malgré l'inscription ornant son flanc droit, elle n'est que tous chemins — roues avant non motrices — et s'est donc retrouvée proprement « plantée ». On remarque évidemment la livrée bleu marine, l'intérieur peint en blanc ainsi que les marques d'usine sur la caisse, complétant sous cet angle la vue précédente. *(Coll. Bernard Philippe)*

Une commande est finalement passée en 1936 pour 70 exemplaires dont la livraison doit débuter à partir de juillet 1937 avec une répartition sur l'ensemble des bases afin de constituer les réserves de dotation. Toutes sont destinées à la métropole, à l'exception de quatre pour le Maroc et une pour la Côte française des Somalis. En novembre 1938, 62 exemplaires de S15C sont disponibles.

Cette commande ne sera pas renouvelée, l'Air se portant dès 1937 vers la solution nettement moins luxueuse mais plus rationnelle des sanitaires légères routières.

À la mobilisation, les Laffly, classées en catégorie A, sont distribuées à de chanceuses compagnies de l'air (une par compagnie). Les 70 exemplaires sont délivrés en bleu marine avec des marquages spécifiques de caisse appliqués en usine. Intérieur peint en blanc.

En dépit d'une carrière discrète, la petite Laffly est marquante à bien des égards. En avance sur son temps, elle sera la seule voiture sanitaire tous chemins de série au sein de nos forces armées en 1940.

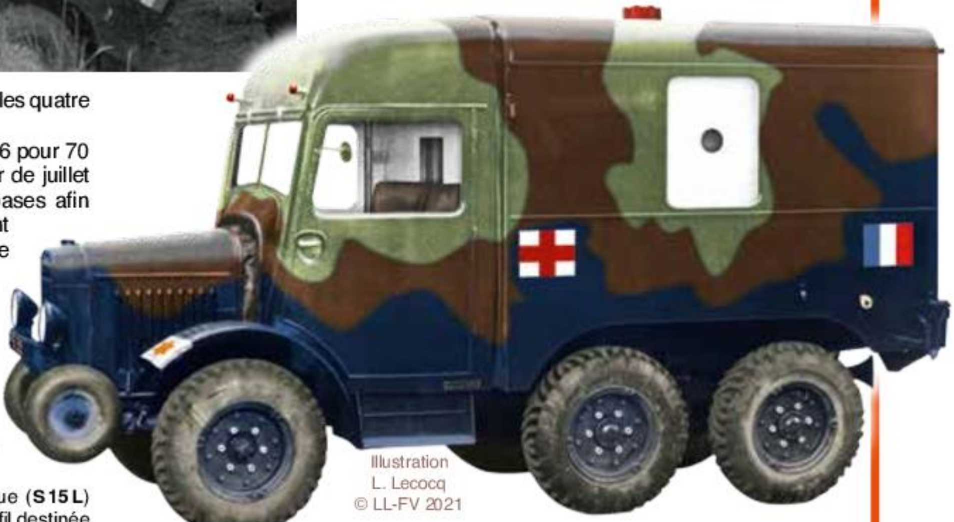
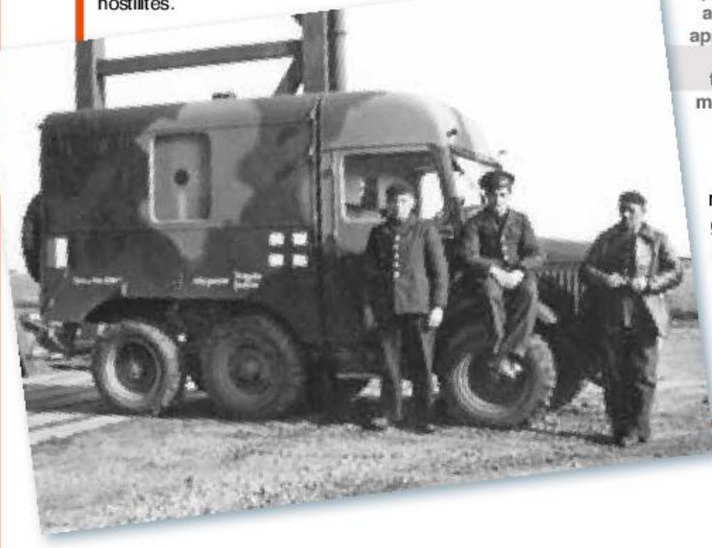


Illustration
L. Lecocq
© LL-FV 2021

Voiture sanitaire légère tous chemins Laffly S15C
Notre mise en couleurs représente — par extrapolation — celle *(ci-contre)* photographiée sur la base de Nancy-Essey, sans doute à l'automne 1939. Son affectation et son immatriculation sont malheureusement inconnues mais elle appartient sans grand doute à l'une des compagnies de l'air d'un terrain alentour (Azelot ou Ochey). Ce qui frappe est évidemment le bariolage en plusieurs tons appliqué sur le bleu marine tout en préservant une partie seulement des marques d'origine. Cette disposition, tout à fait réglementaire, résulte d'un ordre donné dès septembre pour rendre les véhicules de l'Air moins visibles. *(Photo Boulange, coll. B.Hugot)*



Marché et immatriculations des S15C

n° 126/6 (1936)	**70 ex.**	... 35479 à 35543 ...

[A] L'Air adopte aussi ce châssis, en version longue (**S15L**) pour une voiture téléphonique à appareil dérouleur de fil destinée à l'aérostation *(➠ GBM 96 pp. 24-25 et article à paraître).*

[B] Ce tableau d'affectation sera revu puisqu'on retrouve une S15C au Levant durant les hostilités.

« Les dix rescapés, le 23 juin 1940 ». **Malgré sa médiocre qualité, ce cliché reste digne d'intérêt puisqu'il montre, dans l'armée de l'air, une voiture sanitaire provisoire Citroën. Ce type de véhicule résulte de la mise en place, sous la bâche d'une camionnette ordinaire, d'une structure en tubes métalliques supportant quatre brancards, un dispositif réglementaire approvisionné avant la guerre pour faire face aux déficits. L'unité, non identifiée, est probablement une compagnie de l'air.** *(Coll. Matthieu Comas)*

C'est pourquoi l'Air s'oriente dès 1937 vers une solution plus simple, représentée par la sanitaire légère **Renault AFB1** qui, si elle n'est pas tous chemins, peut être commandée en masse et facilement entretenue. Une première petite commande est donc passée (25 AFB série 1937) qui sont rapidement livrées et suivies d'un second lot (120 AFB série 1938) entièrement livré avant la déclaration de guerre.

Ces commandes ne couvrant qu'en partie les besoins d'ensemble, l'Air se tourne ensuite, vraisemblablement au début de l'année 1939, vers le quai de Javel qui lui propose sa « 850 kg » **Citroën 11 UB**. Faute d'archives, le nombre exact commandé (de l'ordre de deux centaines) est inconnu. Et les livraisons ne semblent pas avoir débuté lorsqu'éclate la guerre.

Face à la guerre

Un premier document daté du 4 septembre 1939 donne 170 sanitaires disponibles (87 en métropole, 66 en AFN, 17 au Levant). Un second, établi sous Vichy, indique quant à lui la présence de 120 sanitaires militaires aux armées, auxquelles s'ajoutent 30 de réquisition. Dans les deux cas, ces chiffres apparaissent sous-estimés car, à ne considérer que les véhicules de catégorie A (modernes), c'est-à-dire les Laffly S15C et les Renault AFB1 (toutes livrées), on atteint déjà le total de 215. Et c'est sans compter un certain nombre de RH4U classées en catégorie C (obsolètes).

Quoi qu'il en soit, il est un fait indéniable : les déficits sont criants par rapport au besoins établis par le Plan V qui s'établissent à 406 voitures sanitaires (260 en métropole et 55 en AFN pour les unités de combat, 71 en métropole, 15 dans les colonies et cinq au Levant pour les unités de l'intérieur).

Les 23 septembre et 21 octobre 1939, l'Air communique ses besoins au ministère de l'Armement qui doit les intégrer à la planification industrielle :

– 200 sanitaires légères sont demandées pour janvier 1940, [1] à faire suivre de 10 ex. par mois afin d'atteindre le total de 260 en juillet ;

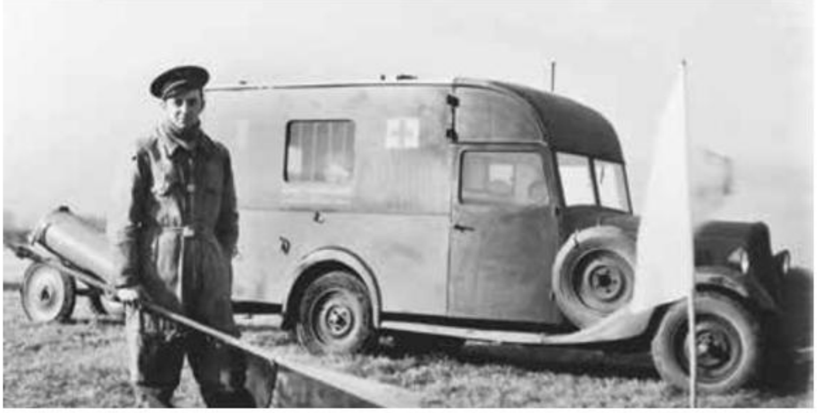
Une Laffly S15C, vraisemblablement de la compagnie de l'air 115/125, en alerte auprès des Dewoitine D 520 du GC I/3 lors de sa transformation sur le terrain de Cannes-Mandelieu courant mars 1940. La grande croix rouge sur le toit est ici en évidence. *(Coll. Bernard Philippe)*

Des zones d'ombre demeurent sur les livraisons à l'armée de l'air en 1939-1940

– des quantités et cadences identiques sont demandées pour les sanitaires lourdes, catégorie qui n'entrait plus depuis des années dans les desiderata de l'Air.

Quant à mesurer les quantités effectivement reçues par l'armée de l'air entre septembre 1939 et juin 1940, rien n'est clair. Le document récapitulatif rédigé sous le régime de Vichy évoqué plus haut laisse en effet perplexe puisqu'il annonce un total de près de 550 voitures sanitaires livrées durant la période des hostilités. [2] Ce chiffre se décompose en 200 sanitaires « *livrées par l'industrie* » — l'on est tenté d'y voir la majeure partie des Citroën 11 UB — et 350 [3] livrées par l'Armement. [4] Cette dernière quantité inter-

(suite page 65)



Le sergent pilote Georges Lepage du GC II/9 pose devant la Citroën 11 UB M 45 681 et son extincteur. Le cliché a été pris après l'armistice sur la base de Clermont-Aulnat. *(Coll. Rémi Longetti)*

Caractéristiques des voitures sanitaires de l'Air

	Delaunay-Belleville RH4U	**Laffly S 15C**	**Renault AFB 1**	**Citroën 11 UB**	**Renault AGC 3**
Moteur :	Hotchkiss AM2 4 cylindres 80 x 120 mm de 2 413 cm^3	Hotchkiss 486 4 cylindres 86 x 99,5 mm de 2 312 cm^3	Renault 460 4 cylindres 85 x 105 mm de 2 384 cm^3	Citroën 11 MI 4 cylindres 78 x 100 mm de 1 911 cm^3	Renault 603 4 cylindres 85 x 105 mm de 2 384 cm^3
Puissance :	30 chevaux à 1 650 tr/mn	52 chevaux à 3 200 tr/mn	45 chevaux à 2 500 tr/mn	42 chevaux à 3 200 tr/mn	48 chevaux à 3 000 tr/mn
Type :	lourd	léger	léger	léger	lourd
Empattement :	3,44 m	2,845 m	2,971 m	3,00 m	3,76 m
Longueur :	5,00 m	4,33 m[A]	4,975 m	4,90 m	5,72 m
Hauteur à vide :	2,47 m	.... m	2,39 m	2,22 m	2,78 m
Largeur :	1,70 m	1,88 m	1,76 m	1,72 m	1,98 m
Poids à vide :	1 940 kg	3 150 kg	1 800 kg	1 400 kg	2 650 kg
Chargement :	5 c. ou 10 a.[B]	3 c. ou 4 a.[B]	3 c. ou 4 a.[B]	3 c. ou 4 a.[B]	5 c. ou 10 a.[B]
Voie avant :	1,44 m	1,53 m	1,44 m	1,44 m	1,50 m
Voie arrière :	1,44 m	1,54 m env.	1,454 m	1,54 m	1,52 m
Réservoir :	45 litres	55 + 30 litres	37 litres	.... litres	75 litres
Vitesses :	$4^{AV}, 1^{AR}$	$8^{AV}, 2^{AR}$	$4^{AV}, 1^{AR}$	$3^{AV}, 1^{AR}$	$4^{AV}, 1^{AR}$
Vitesse maximale :	57 km/h	72 km/h	61 km/h	65 km/h	67 km/h
Pneumatiques :	....x.....	8,25 x 16	17 x 50	16 x 45	17 x 50

A. Longueur du châssis.

B. Selon qu'il s'agit de transporter des blessés couchés (c.) ou assis (a.)

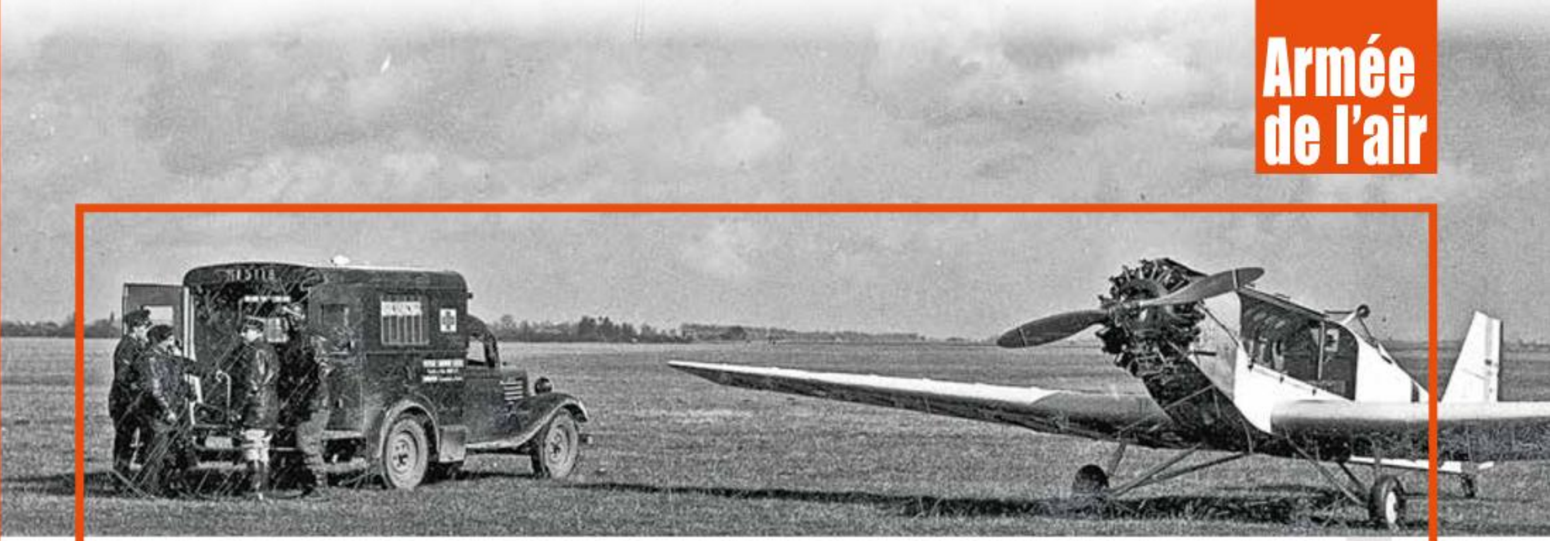
---

[1] Sans que cela soit formalisé, tout porte à croire que la commande de Citroën 11 UB passée avant-guerre est incluse dans ce besoin. Mais, du fait que cette commande a été passée au titre du ministère de l'Air, ce dernier n'a pas lieu de s'inquiéter : il recevra bien ses voitures.

[2] Quantité supérieure au programme indiqué plus haut qui, jusqu'à juillet 1940, prévoyait 520 sanitaires (2 x 260).

[3] Comprenant en grande majorité des sanitaires lourdes, mais aussi une ou plusieurs dizaines de Citroën 11 UB.

[4] Le document précise, dans la colonne ad hoc, « *livré par l'Armement et Guerre* » mais, en pratique, le ministère de la Guerre n'intervient pas dans cette attribution.



Vers mars-avril 1940, une démonstration d'évacuation sanitaire est effectuée pour le compte du SCA à Beauvais. Sont mis à profit les antiques **Bloch MB 81** de la section d'avions sanitaires 22/110 et l'**AFB 1** **M 5118** de la compagnie de l'air 86/107. Nous sommes là encore dans l'illustration parfaite de l'emploi de ces voitures en opérations. *(SHD Air)*

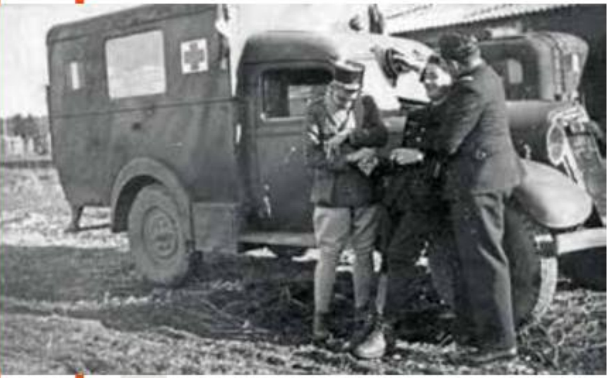
Voiture sanitaire légère
RENAULT AFB 1

À l'image de l'armée de terre, l'Air s'intéresse rapidement à la petite sanitaire Renault.

Une première commande, limitée à 25 exemplaires, est reçue par Billancourt en 1937. L'Air semble passer en priorité puisque si l'armée de terre doit attendre janvier 1938 pour recevoir ses premiers exemplaires commandés dès 1936, les bases sont livrées à partir du mois d'août et en totalité en novembre 1938. Les exemplaires de ce premier lot sont répartis sur les bases de métropole à titre d'approvisionnement minimal de réserve : quatre à Dijon, Chartres et Orly, trois à Lyon, deux à Nancy, Dugny, Tours et Marignane et une à Metz (total 24, l'affectation de celle en reliquat n'a pas été retrouvée). L'AFB 1 année-modèle 1937 est identique à celle de son homologue de l'armée de terre sauf sa couleur bleu marine, prescrite en avril 1937.

Un second marché, portant cette fois sur 120 exemplaires, est passé en 1938 et est entièrement livré au moment de la mobilisation. Outre les exemplaires affectés en réserve en métropole, 12 sont envoyés en Algérie, cinq en Tunisie, 14 au Maroc, quatre au Levant, une en Cochinchine et une en AOF. Cette nouvelle série se différencie de la précédente par l'adjonction d'un crochet d'attelage.

À la déclaration de guerre, les AFB 1 sont remplacées sur les chaînes par l'AFB 2 dont l'Air ne bénéficiera pas au titre du programme de guerre, les Citroën 11 UB lui étant attribuées.

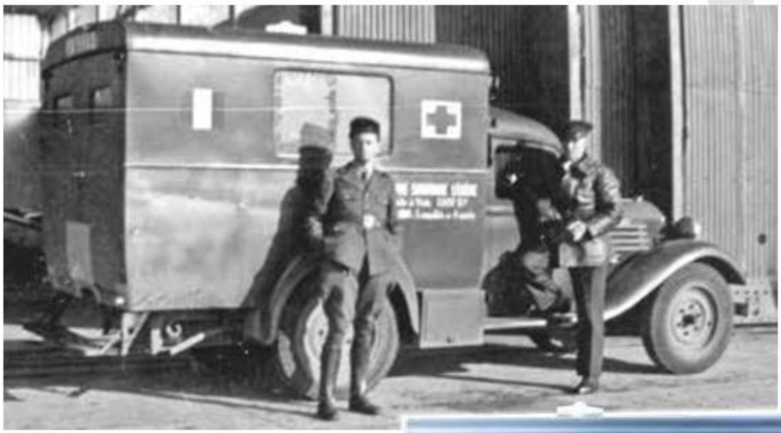


L'**AFB 1** du GAO 501 a été bariolée proprement, en préservant les drapeaux de caisse. *(SHD Air)*

Marchés et immatriculations des AFB 1

n° 37/7 (1937)	25 ex.	59268	à	59292
n° 97/8 (1938)	120 ex.	M 5063	à	M 5182

L' **AFB 1** **M 5105** de la compagnie de l'air 1/121 de Nancy-Essey avec le docteur Boulange, médecin de la compagnie, en tenue de l'armée de terre. *(Photo Boulange, coll. Bertrand Hugot)*



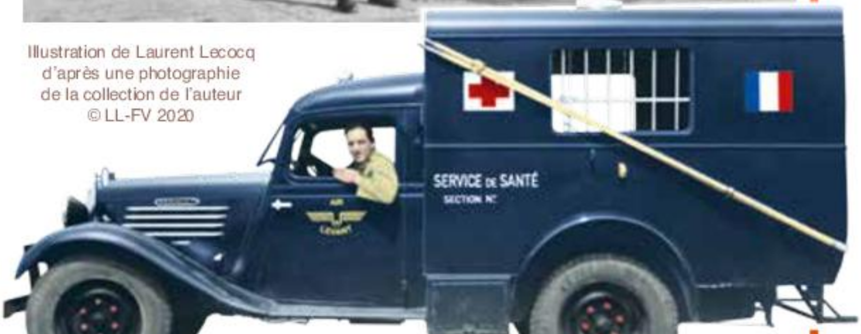
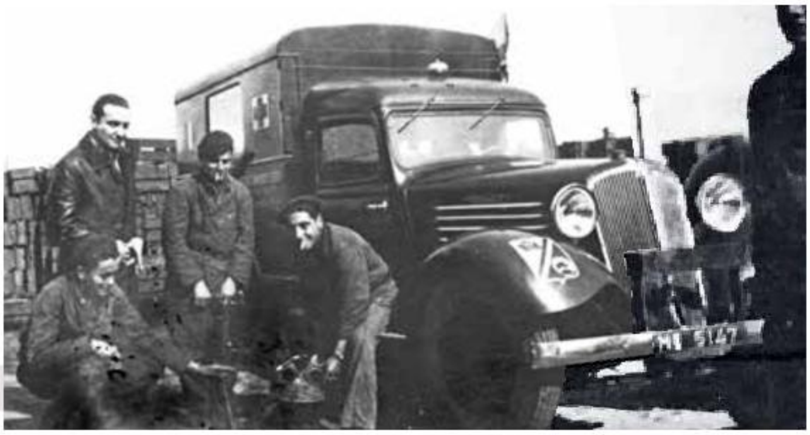


Illustration de Laurent Lecocq d'après une photographie de la collection de l'auteur © LL-FV 2020

Voiture sanitaire légère Renault AFB 1

Vue en Syrie le 2 mai 1939, elle appartient à la seconde série de 120 exemplaires et pourrait bien être la **M 5068**. Sur la caisse en livrée bleu marine d'usine, l'inscription « *Air Levant* » (présente aussi sur les portes arrière) est notable.



Vue en Tunisie en 1941, l'**AFB 1** **M 5147** arbore l'écusson du GB 1/25 groupant les insignes de ses deux escadrilles. La voiture a conservé sa livrée d'avant-guerre bleu marine. *(Coll. C. Avinens)*

LES VOITURES SANITAIRES DE L'AIR

Voiture sanitaire légère (Air et programme de guerre)

CITROËN 11 UB

L'Air adopte la Citroën 11 UB dans le courant de l'année 1939 afin de combler les déficits criants qui s'annoncent. Nous n'en savons guère plus hélas, si ce n'est que le modèle visé par ce marché (suivi d'un avenant à en juger par le relevé des immatriculations), sera répliqué dans la commande du 20 décembre 1939 du ministère de l'Armement pour 1 500 sanitaires légères « *conformes à celles qui ont fait l'objet du marché passé par la société Citroën avec le ministère de l'Air pour des véhicules de l'espèce. Carrosserie conforme au programme, chauffage d'un modèle agréé, Schnebelli par exemple (en cas de nécessité, dispositifs Motocalor ou Sirocco). Rayons à paquetage dans la cabine avant au-dessus du conducteur. Porte-fanions fournis, porte-mousquetons non. Inscriptions et peintures seront conformes au cahier des charges.* »

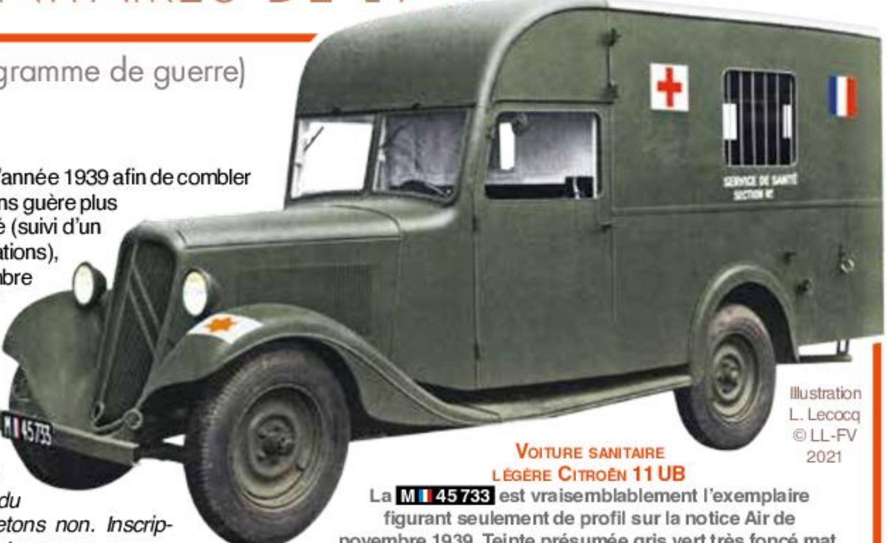


Illustration
L. Lecocq
© LL-FV
2021

Voiture sanitaire légère Citroën 11 UB

La M 45733 est vraisemblablement l'exemplaire figurant seulement de profil sur la notice Air de novembre 1939. Teinte présumée gris vert très foncé mat.

En l'état des archives retrouvées à ce jour, il n'est pas possible de distinguer avec précision la part réservée à l'Air dans l'ensemble des commandes de sanitaires 11 UB. Mais nous pouvons constater les points suivants :

– au sein des deux premières lignes identifiées ci-dessous (séries **M**), toutes les voitures retrouvées à ce jour (26 numéros sur photos ou sur états) appartiennent à l'Air. il s'agit donc, selon toute vraisemblance, des voitures du marché de l'Air et de son avenant, pour un total excédant les 200 exemplaires « *provenant de l'industrie* » théoriquement annoncés (*➟ texte page 62*). Ces voitures ont dû être livrées durant l'automne 1939, la notice technique du ministère de l'Air étant datée de novembre 1939 ;

– les lignes suivantes (séries **P**) relèvent du marché de guerre de 1 500 ex., encore mal cerné mais dont on sait avec certitude que les livraisons débutent fin février 1940 et auront atteint, le 1er juin, 850 exemplaires livrés.

Marchés et immatriculations des 11 UB (global Air + Armement)

n° …./9 (1939)	*110 ex. mini.*[1]	…M 37 631	à	M 37 738
avenant ? (1939)	*94 ex. mini.*[2]	…M 45 672	à	M 45 765…
n° 63 PR/BE	*1 ex. mini.*[3]	…P 19987	à	P 00000…
	279 ex. mini.[4]	…P 30012	à	P 30290…
	5 ex. mini.[5]	…P 50348	à	P 50352…
	1 ex. mini.[5]	…P 50484…		

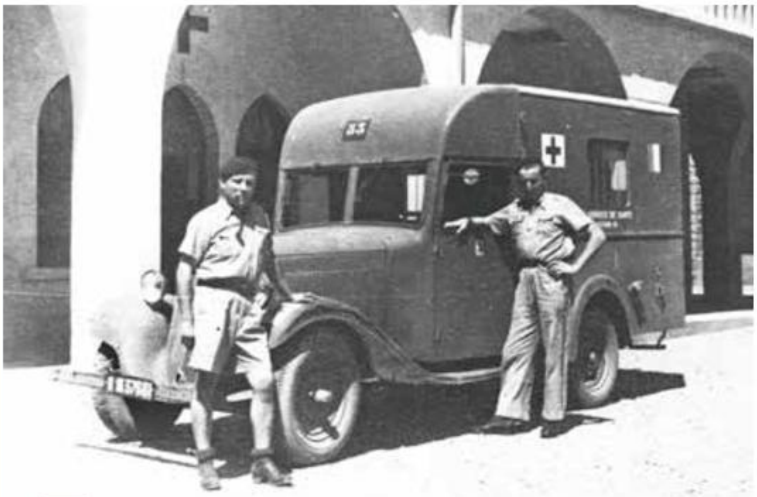
[1] Tranche de 160 ex. maxi. (uniquement Air ; 11 nos relevés).

[2] Tranche de 106 ex. maxi. (uniquement Air ? ; 15 nos relevés).

[3] Tranche restant à définir (pas de numéro Air relevé à ce jour)

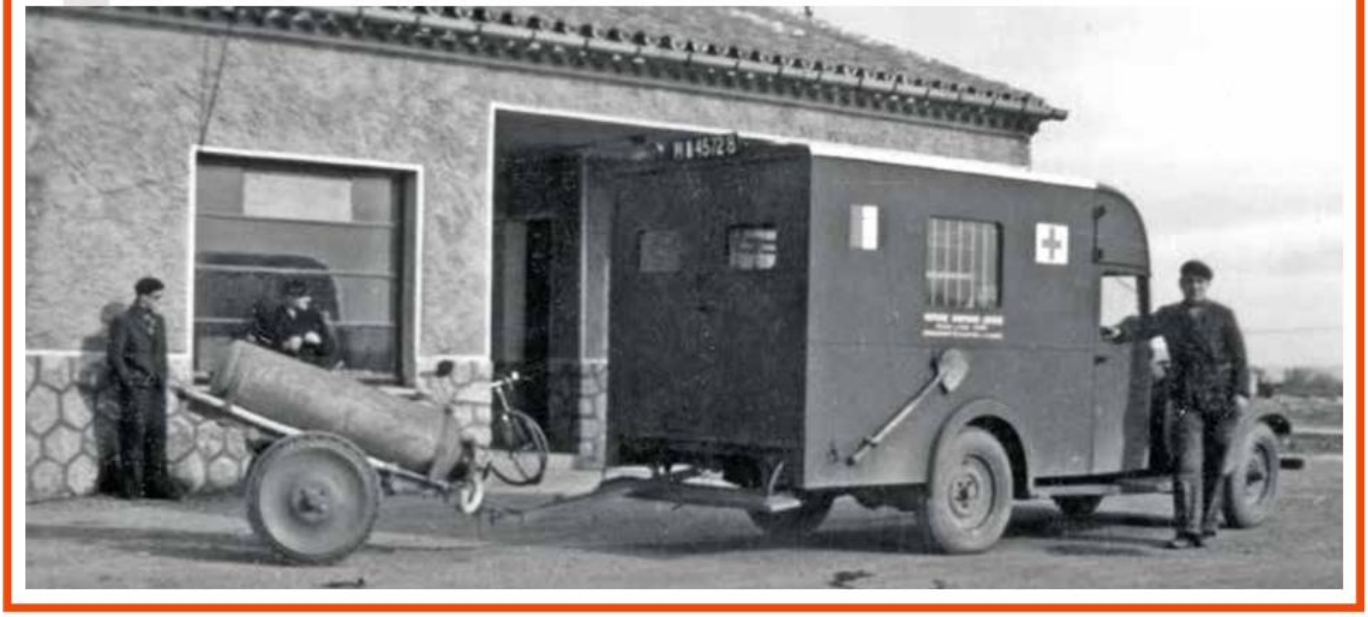
[4] Tranche de 623 ex. maxi. 12 numéros Air relevés, s'étageant entre **P 30 201** et **P 30 259**.

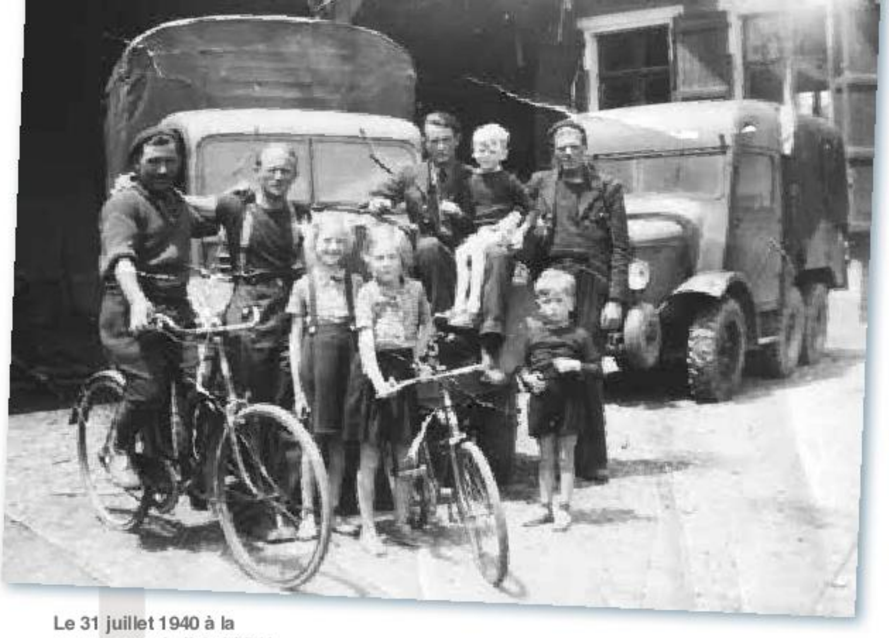
[5] Tranches propres aux véhicules financés par les œuvres.



La 11 UB M 37681 photographiée probablement au Levant ou en Tunisie. La date du cliché est inconnue mais postérieure à janvier 1940, du fait de la présence de l'étoile orange de l'armée de l'air sur l'aile gauche. *(Coll. O. Cuvelier)*

Après son repli d'Essey, le docteur Boulange photographie en juin 1940 la 11 UB M 45728 du terrain de Lézignan — donc appartenant probablement à la compagnie 209/108 — à la livrée gris vert très foncé mat. Ce cliché explique la volonté de l'Air de disposer de sanitaires équipées d'un crochet : cela permet d'atteler les extincteurs de dotation et de réaliser un ensemble de secours rapide, les compagnies de l'air ne disposant pas de voiture de lutte contre l'incendie. *(Photo Boulange, coll. B.Hugot)*





Le 31 juillet 1940 à la compagnie de l'air 99/111. Stationnée initialement à Clastres (Aisne), cette unité opère ensuite à Mainvillier (Loiret) du 21 mai au 14 juin, jusqu'à son repli final à Bazillac (Hautes-Pyrénées) où cette photographie a été prise. *À droite,* la **Laffly S15C** **35 505** de l'unité, ayant effectué toute la campagne, a pris une allure guerrière. Recouverte d'un filet de camouflage réglementaire (réduisant sans doute la visibilité de la croix rouge de toit), son bleu marine et ses marques d'origines ont cédé la place au gris vert mat, à l'exception des roues. Seul le fanion à croix rouge marque son rôle sanitaire. Un œil averti remarquera enfin l'étoile de l'armée de l'air appliquée sur l'aile gauche. *À gauche,* une camionnette **Renault** de l'unité provenant de la réquisition. *(Photo Gente)*

pelle pour deux raisons. La première est qu'elle est difficilement compatible avec le chiffre donné dans le même document pour les matériels existants au 20 juillet 1940, qui est de 406 (et 23 de réquisition) : il en résulterait la perte de 264 voitures sanitaires durant la campagne, soit peu ou prou la totalité des véhicules des compagnies de l'air.

La seconde raison de perplexité est que l'on ne retrouve pas l'indice de tels volumes dans les relevés que nous avons pu effectuer à ce jour.[5]

Pourtant, ce chiffre de 350 voitures sanitaires réputées livrées par l'Armement est à rapprocher des 230 Renault AGC3 déclarées fournies par Billancourt à l'Air au 20 mai 1940 *(➠ détails ci-dessous).*

Sur les bases et les terrains

Durant la période de paix, les sanitaires sont stockées sur les bases aériennes, au bon soin des parcs en prévision de la mobilisation. Deux (une légère et une lourde) sont cependant dédiées au service de base avant que ce total ne passe à trois (une lourde d'ancien modèle, une tous chemins S15C et une légère AFB). La distribution des voitures sanitaires aux unités mobilisées s'effectue à partir de fin août selon les tableaux d'effectifs de guerre en vigueur.

L'immense majorité des besoins est représentée par les 278 compagnies de l'air (215 en métropole, 28 en Afrique du Nord, 14 dans l'Empire) dont elles constituent l'un des véhicules de commande militaire formant l'échelon « a » de mobilisation.

Parmi les unités aériennes, seuls les groupes de bombardement (GB) lourds et moyens ainsi que les groupes aériens d'observation (GAO) bénéficient d'une sanitaire affectée à leur échelon roulant. Le reliquat des besoins se répartit au sein des bases et des unités de l'intérieur, et plus précisément des écoles dont la dotation théorique va de un à trois exemplaires. Selon la classification en vigueur (de A à C), ces unités reçoivent le matériel le plus ancien, c'est à dire en dernier ressort les Delaunay-Belleville RH4U.

Attribuées aux groupes de bombardement et aux GAO, mais surtout aux Cies de l'Air

Comme nous l'avons vu plus haut, les besoins sont largement supérieurs au matériel disponible et, en attendant les livraisons de guerre, le plan de mobilisation prévoit très simplement de procéder « *à l'aménagement succinct de camionnettes* ».

Au final, il apparaît que la majorité des compagnies de l'air pourront être dotées tant bien que mal, les matériels anciens étant réservés aux écoles et plus largement à l'intérieur. ■

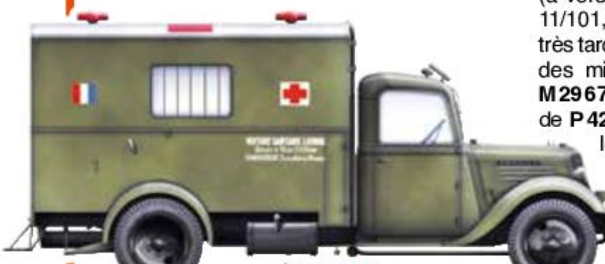
Remerciements
à Bertrand Hugot, Rémi Longetti et Bernard Philippe.

---

[5] S'agissant des sanitaires des livraisons de guerre, nos relevés (principalement sur états de situation postérieurs à l'armistice) totalisent 38 Citroën 11 UB mais seulement neuf Renault AGC3 et une seule Delahaye 140.

Voitures sanitaires lourdes du programme de guerre

RENAULT AGC3



Échelle **1/72**

Illustrations de Laurent Lecocq sur notices de François Vauvillier © LL-FV 2021

La Renault AGC3 doit constituer l'esssentiel des 260 sanitaires lourdes (cinq blessés couchés ou dix assis) dont l'Air exprime le besoin en septembre-octobre 1939 avec comme date butoir juillet 1940 (dont 200 à livrer pour janvier) et qui doit être prélevé à hauteur de 10 % de la production de guerre totale.

Mais les retards en fabrication s'accumulent et aucune n'est sortie de Billancourt à la fin 1939. La situation sera débloquée fin janvier et, finalement, 3150 auront pu être livrées au 1er juin 1940 (dernier état connu).

S'agissant des livraisons à l'Air, tout au plus avons-nous pu relever trois exemplaires (à verser en compagnie de l'air par le parc 11/101, ce qui indique une prise en compte très tardive depuis l'EAA 303) dans la tranche des mille premiers exemplaires (**M 29665**, **M 29679** et **M 29882**) puis six s'étageant de **P 423** à **P 1101** (la première, accidentée lors du repli d'un parc distributeur, les autres en dépôt après l'armistice).

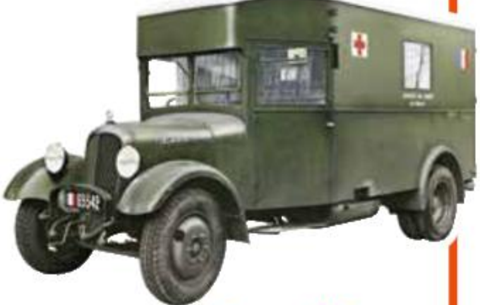
Ce faible nombre d'AGC3 relevées interpelle, face à un document des usines Renault précisant, le 20 mai 1940, qu'à cette date 230 AGC3 ont été livrées à l'armée de l'air. De plus, suivant la règle des 10 %, ce total est susceptible d'avoir atteint ou dépassé 300 ex. à l'armistice, un chiffre proche des 350 sanitaires annoncées livrées à l'Air par l'Armement dans l'état récapitulatif dressé sous Vichy.

Mais comment un tel volume aurait-il pu avoir laissé aussi peu de traces, tant durant les opérations que dans les dépôts de Vichy ? Erreur d'attribution ou tour de passe-passe administratif ?[A] *L'enquête continue.*

[A] Une hypothèse pourrait être le versement, postérieurement à l'armistice, d'un nombre substantiel de ces AGC3 à la Croix-Rouge française, voire à Jeunesse et Montagne (issue de l'Air).

DELAHAYE 140

Seconde sanitaire lourde du programme de guerre à devoir rejoindre l'Air, sa planification est nettement moins ambitieuse que la Renault avec 1125 exemplaires à sortir à l'horizon de septembre 1940 pour l'ensemble des armées (250 puis 875 à partir de janvier). Sur le total effectivement livré de ces deux marchés de guerre (460 ex. de la mi-mars au 1er juin) seule une infime part a été versée à l'Air, une seule Delahaye ayant été relevée à ce jour, la **P 4137** stockée à Montpellier après l'armistice.



Comme les AGC3, les **Delahaye 140** portent la livrée standard du programme de guerre, sans distinction entre les armées de terre et de l'air (ici représentée, livraison de 1938).

Pour que votre magazine arrive chez vous

Abonnez-vous !

... dès aujourd'hui

1914 ARMÉE FRANÇAISE 1940
GBM 135
GBM
Histoire de Guerre, Blindés & Matériel
135
JUIN 1940
Les blindés de la dernière chance
Chars B à l'attaque de Perthes-Juniville
Nos Alpins tiennent bon !
Grande Guerre
ALVF glissement Schneider
La Berliet VUDB en opérations
Boulangeries de campagne
Sud marocain

25%
de réduction !

1 an
4 numéros
37,50 €
SEULEMENT
au lieu de
~~50 €~~*

votre cadeau
recevez
l'outil multifonctions

H&C HISTOIRE & COLLECTIONS

Cette carte 11 fonctions en acier
vous permet de couper, scier, décapsuler et même mesurer...
Livrée avec son étui, emportez avec vous et partout un maximum d'outils !

Caractéristiques : **ouvre-boîte ● lame ● tournevis ● règle décapsuleur ● scie ● 6 tailles de clés plates.**

Coloris : argent. Dimensions : 7,1 x 4,3 x 0,2 cm Poids : 35 gr

www.histoireetcollections.com

Bulletin à découper ou à photocopier ✂

Bulletin d'abonnement

A retourner avec votre règlement à Service abonnement
Histoire et Collections - 5, avenue de la République 75011 PARIS
Abonnements étrangers : nous contacter par mail abonnement@histecoll.com

OUI, je m'abonne à
☐ GBM pour 1 an - 4 numéros
au prix de **37,50 €**
seulement, au lieu de ~~50 €~~

Et je reçois en cadeau
mon outil multifonctions

Je joins mon règlement de 37,50 € par :

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'ordre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Date et signature obligatoires

Nom

Prénom

Adresse

Code postal ☐☐☐☐☐ Ville

N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A

E-mail

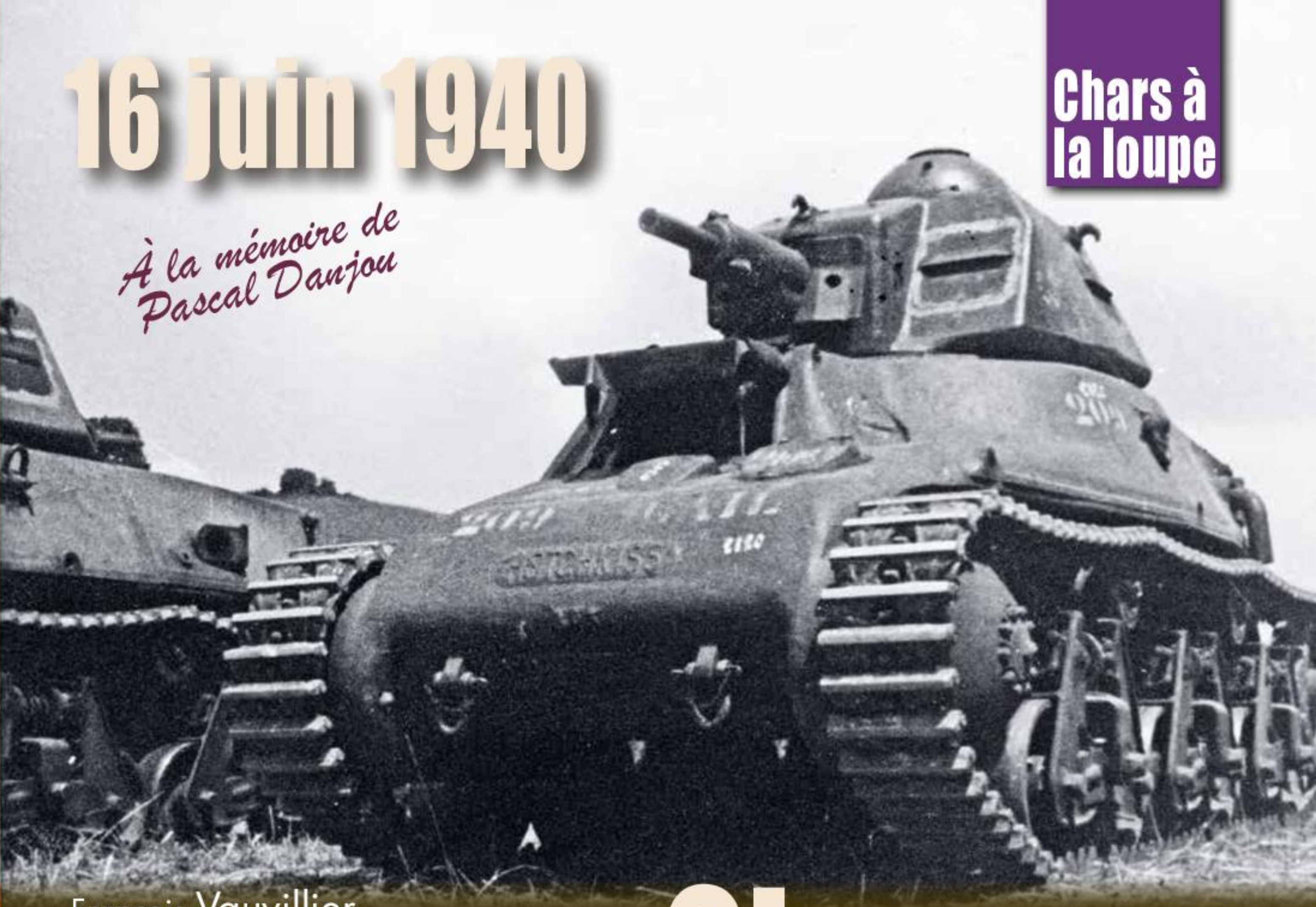
GBM136

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Offre réservée aux abonnés France Métropolitaine. *Prix de vente kiosque : 12,50 €. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification, de suppression et d'opposition au traitement des informations vous concernant. Pour exercer ces droits, il vous suffit de nous écrire à H&C 5 avenue de la République, 75011 Paris.

16 juin 1940

À la mémoire de Pascal Danjou



François Vauvillier

Le mystère de Clamecy

LES ULTIMES H39 SOUS LE FEU

Une demi-douzaine de chars Hotchkiss tout juste tombés de chaîne mais non terminés, apparemment surpris par la bataille à Clamecy (Nièvre), voilà de quoi surprendre. D'où sortaient-ils ? Quels furent leurs équipages ? Ont-il réellement combattu ? Autant d'énigmes que seuls des pinceaux de lumière éclairent par endroits d'une lueur encore faible.

En titre. **Ce char Hotchkiss H39** a été photographié au lieu-dit Les Jaillards, à la sortie sud-ouest de Clamecy, en direction de La Charité-sur-Loire. À l'instar d'une douzaine de ses congénères, il est couvert d'inscriptions qui, comme l'absence des ailes et du silencieux d'échappement, entre autres, trahissent son état : char non terminé, mais roulant, en cours d'évacuation. Traduisant ses petits numéros *2120*, nous pouvons affirmer qu'il aurait reçu, une fois terminé, le numéro 41120. *(Coll. François Vauvillier)*

Tout d'abord les lieux. **Clamecy**, sur l'Yonne, petite cité paisible située très en arrière de la dernière ligne de résistance organisée sur l'Aisne, n'avait pas plus qu'une autre de raison d'être le lieu d'un drame.

Mais le **12 juin**, le GA 4 (6e, 4e et 2e armées), après une tentative de coup d'arrêt l'avant-veille, [1] bat en retraite avant de se disloquer sous les coups de boutoir des PanzerGruppen Kleist et Guderian. Le **15 juin**, l'aile droite de la 6e armée et la 4e armée toute entière sont hors de cause, ouvrant un trou béant dans le dispositif français sur l'axe général Troyes-Auxerre. Coupé en deux, le GA4 s'effondre et cesse d'exister dans la soirée du 15. [2]

Vers le cœur de la France, plus rien n'arrête alors l'ennemi, dans ce secteur, que les cours d'eau. Les ponts non coupés deviennent des objectifs. Dans sa course effrénée, le XIV. AK.(mot.), laissant Auxerre derrière lui, se dirige plein sud. La 9.PzDiv, fonçant sur La Charité-sur-Loire, dépasse Clamecy sur sa gauche et c'est à sa comparse la 10.PzDiv. que reviennent les points de passage de l'Yonne. Un témoin privilégié, le docteur Frédéric Subert, a assisté les jours précédents au spectacle pathétique de l'exode traversant Clamecy, « *image d'une débacle que personne n'eut pu imaginer* ». À l'aube du **16 juin**, « *à tout ce bruit et cette agitation qui depuis trois jours et trois nuits, n'avaient pas cessé une minute, succéda un silence de mort. Les convois ne passaient plus et la voix plus proche des mitrailleuses nous avertit que cette fois l'ennemi était là.* »

Soudain une violente et proche explosion couvre le «*tic tac*» des mitrailleuses. Une deuxième, une

---

NOTES

[1] Bataille de chars de Juniville, 10 juin 1940, évoquée dans notre précédent numéro.

[2] Les restes de la 6e armée (aile gauche) sont dès lors rattachés au GA3, et la 2e armée au GA 2.

troisième : « *Pas de doute, la Luftwaffe bombardait Clamecy. Or, dans le ciel pas le moindre avion. Mais de l'église Saint-Martin montait l'épaisse fumée caractéristique d'un "gros noir". C'étaient des pièces de gros calibre qui tiraient sur Clamecy, des coups de semonce sans doute, car le tir ne se prolongea pas plus longtemps. Les pièces du 155, si l'on se rapporte au fragment de projectile conservé au presbytère, avaient été amenées en position sur les hauteurs de Sembert par les Barlets et les Monts-le-Duc.*

Je décidais d'aller à la mairie pour me rendre compte de la situation et prendre toutes dispositions utiles. Le spectacle de Clamecy était lugubre : tous les volets clos, pas une âme dans les rues, image d'une ville abandonnée. Sur le perron de l'Hôtel de ville, quelques rares habitants et des réfugiés entouraient le concierge et le garde champêtre Madelinat, seul représentant de la force publique et des autorités administratives repliées dans la nuit avec la gendarmerie et les cheminots. L'accueil que me firent ces braves gens assurés de ne pas être abandonnés de tous, me fut un réconfort puissant. »

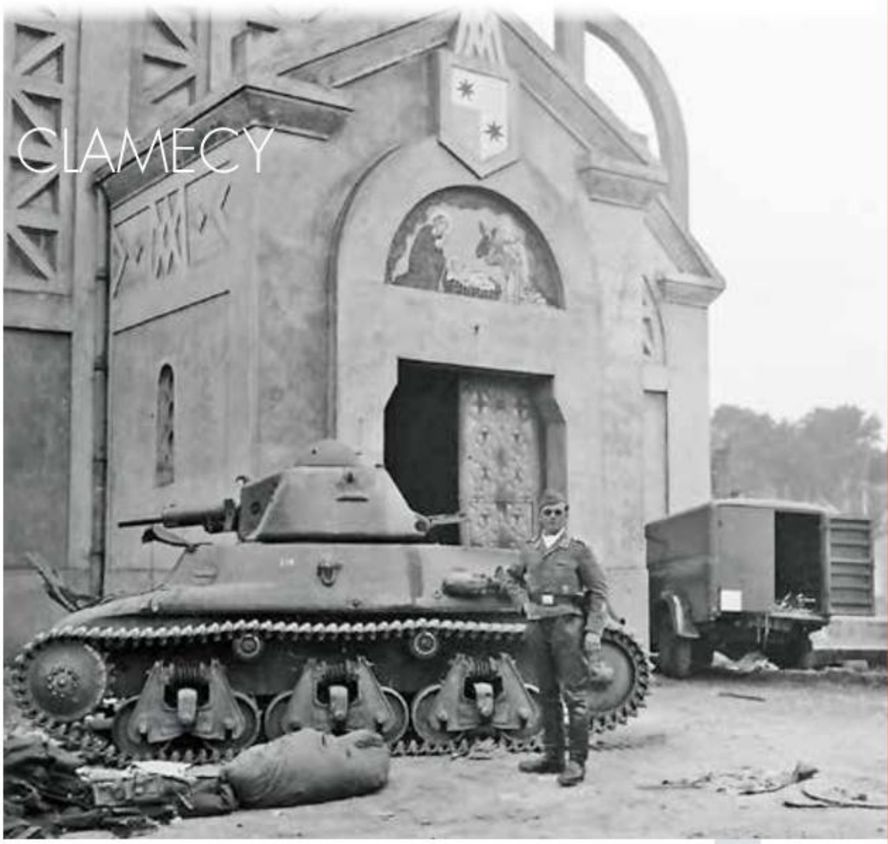
Peu après, avisé « *que des blessés avaient été recueillis à l'école maternelle* », le docteur Subert s'y rend « *non sans faire un détour prudent pour éviter l'extrémité de la rue Jules-Renard, battue par le feu des mitrailleuses d'un* ***char embossé sans doute dans le pré de Beillant****, d'où il balayait le carrefour situé près de l'école des garçons. Devant celle-ci achevait de brûler et de sauter un camion de munitions d'infanterie.*

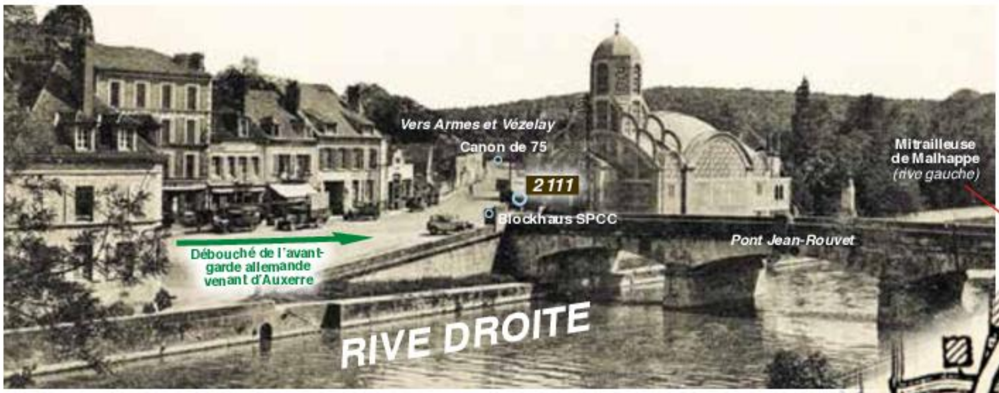
[...] *Pendant ce temps, les combats se poursuivent pour la* ***défense du pont Jean-Rouvet****. D'après les témoignages recueillis, voici comment on peut en reconstituer la physionomie : la colonne allemande débouchant du faubourg de Bethléem dans l'encombrement de l'entrée du pont par des voitures abandonnées, se heurtait à quelques embryons de résistance. D'une part un petit groupe de soldats en retraite avait mis en batterie sur la route d'Armes, près de la villa des Tourelles, une pièce de 75 qui tira quelques coups sur la place de Bethléem, démolissant quelques véhicules et endommageant une maison du quai de l'île Margot. Devant la façade de l'église de Bethléem avait été aménagé, à l'aide d'une cornue SPCC,* [3] *un blockhaus dont la meurtrière percée trop haut ne permettait pas à ses occupants (deux territoriaux) de tirer sur le débouché du faubourg. L'un fut fait prisonnier, l'autre s'échappa pour tomber quelques heures plus tard en tentant de traverser la fausse rivière sous les balles des tireurs allemands postés alors sur le pont.*

La résistance la plus sérieuse fut apportée par un ***petit char en panne à la sortie du pont rive gauche****, d'où un brave, le maréchal des logis Malhappe du 123ᵉ RAL, interdisait avec sa mitrailleuse l'accès du pont sur la rive opposée.*

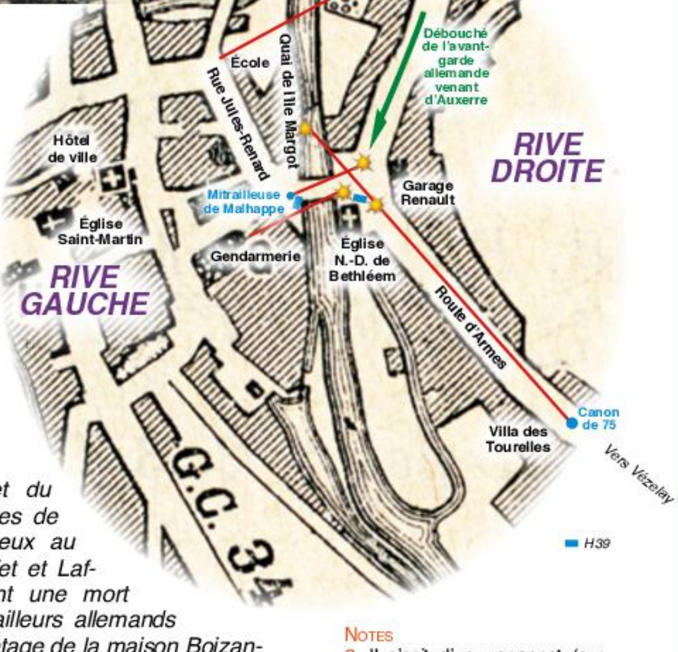
Quelques tireurs isolés faisaient le coup de feu derrière le parapet du quai ou des fenêtres de la gendarmerie. Deux au moins, Ouvrier-Buffet et Laffargue, y trouvaient une mort glorieuse. Les mitrailleurs allemands postés au premier étage de la maison Boizanté, où leur avaient donné accès quelques feldgrau sans doute camouflés parmi les réfugiés qui y avaient passé la nuit précédente, cherchaient en vain à neutraliser la mitrailleuse de Malhappe. Si l'on croit certains témoignages, ce serait par le stratagème d'un véhicule de réfugiés que les Allemands auraient réussi à s'approcher et à tuer sur sa pièce le malheureux sous-officier.

Une poignée de défenseurs commandée par des officiers résolus




Vers Armes et Vézelay
Canon de 75
2111
Blockhaus SPCC
Mitrailleuse de Malhappe (rive gauche)
Pont Jean-Rouvet
Débouché de l'avant-garde allemande venant d'Auxerre
RIVE DROITE

Rive droite, le char **2111**, non terminé et dépourvu de queue, a été photographié sur le parvis de l'**Église Notre-Dame de Bethléem**. Le docteur Subert n'évoque à cet endroit qu'un petit blockhaus improvisé tenu par deux hommes d'un régiment régional, retranchement dont nulle photographie n'a permis, à ce jour, de confirmer l'existence.
(Coll. Régis Potié)

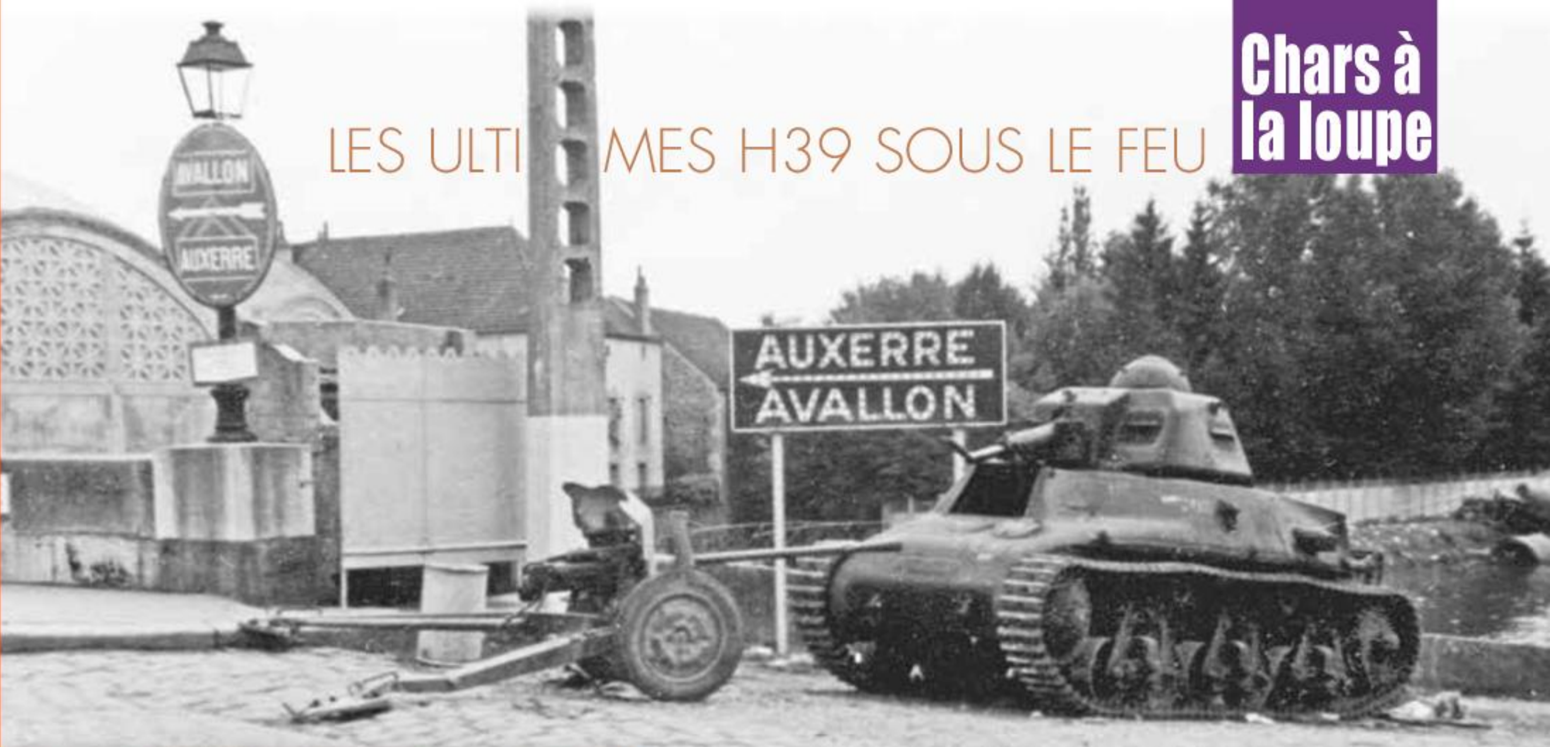

Pré de Beillant
Vers Auxerre
École
Quai de l'Ile Margot
Rue Jules-Renard
Débouché de l'avant-garde allemande venant d'Auxerre
Hôtel de ville
RIVE DROITE
Mitrailleuse de Malhappe
Garage Renault
Église Saint-Martin
Gendarmerie
Église N.-D. de Bethléem
RIVE GAUCHE
Route d'Armes
Canon de 75
Villa des Tourelles
Vers Vézelay
G.C. 34
H39

Notes

[3] Il s'agit d'un wagonnet (surnommé « cornue») de transport de bois en vue de sa carbonisation, appartenant à la Société des produits chimiques de Clamecy (SPCC).

[4] *Le Carrousel des Panzer*, Volume 2, éd. Heimdal, 2014, pp. 171-173. Tous nos remerciements à l'Auteur, **Jean-Yves Mary**, pour la communication de ses archives.

LES ULTIMES H39 SOUS LE FEU



Rive gauche. Si la mitrailleuse du maréchal des logis Malhappe n'est pas visible, le char **2118**, en panne, semble en position d'interdire le passage du pont, comme le suggère Subert. On peut douter cependant qu'il ait effectivement participé au combat, sans mitrailleuse, canon non paré et probablement sans lunette. Le **canon de 25 SA 34**, à l'évidence déplacé, est cité dans les rapports des officiers. *(Coll. Matthieu Comas)*

Clamecy — La Route d'Arm

Rive droite, la route d'Armes est prise en enfilade par un **canon de 75 modèle 1897** mis en batterie à hauteur de la villa des Tourelles par une équipe de pièce pour le moins insolite : capitaine Bonnefons (I/194e RALT) tireur, capitaine Maintigneux (III/192e RALT) chargeur, maréchal des logis X (6e GAA) pointeur. La version présentée, sur pneumatiques increvables, est seulement supposée.

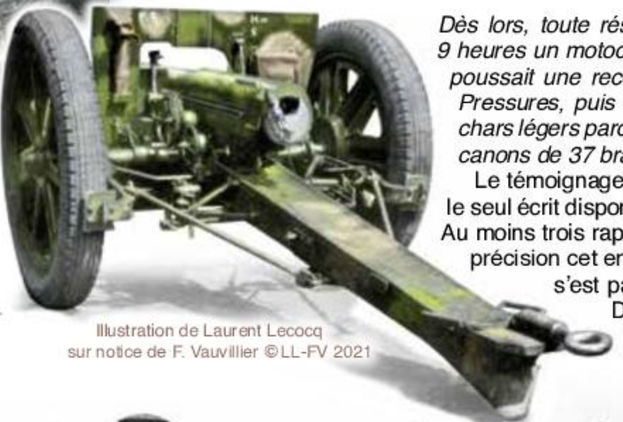
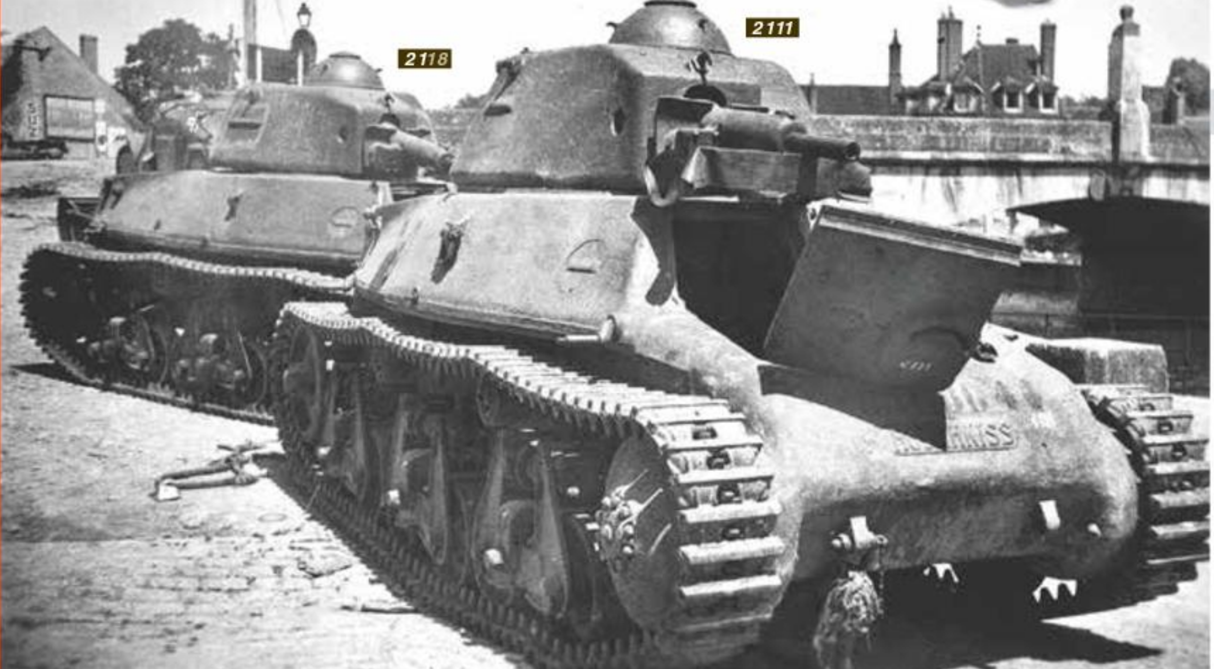


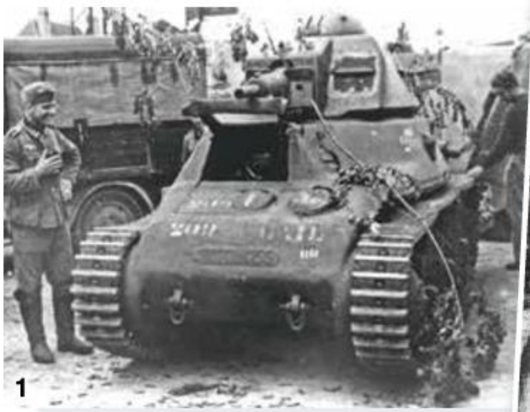
Illustration de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier ©LL-FV 2021

Dès lors, toute résistance était terminée. Vers 9 heures un motocycliste franchissait le pont et poussait une reconnaissance sur la route de Pressures, puis des automitrailleuses et des chars légers parcouraient la ville en tous sens, canons de 37 braqués et menaçants. »

Le témoignage du docteur Subert n'est pas le seul écrit disponible sur l'affaire de Clamecy. Au moins trois rapports d'officiers relatent avec précision cet engagement et éclairent ce qui s'est passé sur la seule rive droite. Deux d'entre eux ont déjà été livrés au public ; [4] nous

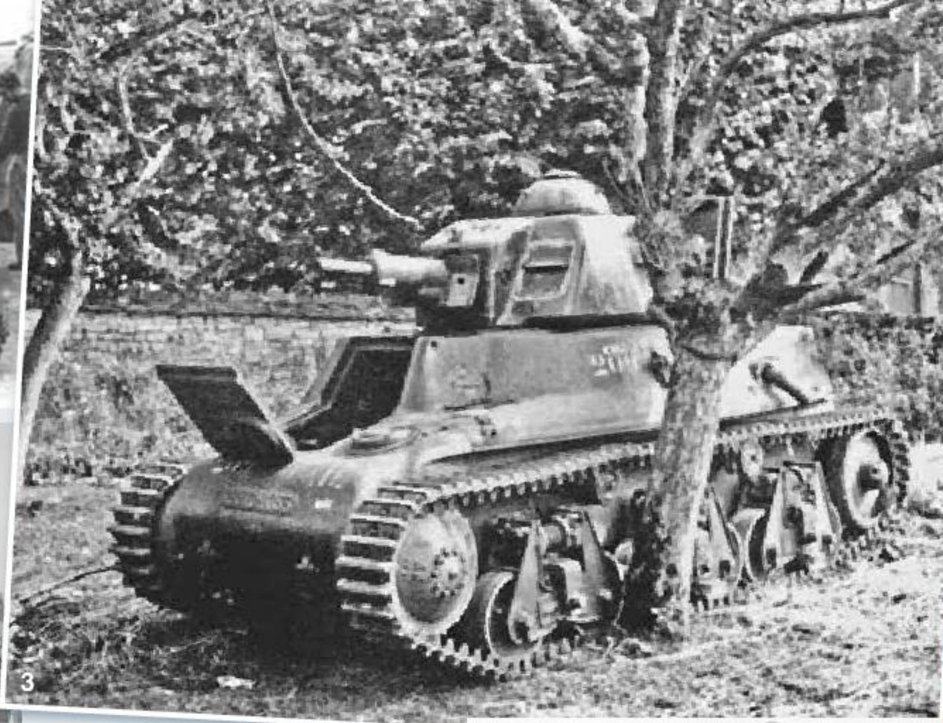


Rive gauche après les combats. Les deux chars placés de part et d'autre du **pont Jean-Rouvet** ont été déplacés par les Allemands sur la rampe du quai du Perthuis, l'un ayant remorqué l'autre. Le **2111** au premier plan, seul à posséder une tourelle bariolée, montre distinctement, non seulement son petit numéro attribué par Hotchkiss (fines lettres blanches) mais aussi sa grande marque de fondeur, *Larbo 44* (44e caisse fournie par Larbodière). Le **2118** révèle l'absence de la MAC 31, cas général de ces chars. Derrière lui est discernable une Panzerspähwagen peut-être atteinte par le 75 de Bonnefons. *(Fonds Pascal Danjou)*



1

2



3

4

Un char voyageur

Le 2120, carcasse Cail 209, est celui qui, publié pour la première fois par Pascal Danjou en 2006, a donné naissance au « mystère de Clamecy ». Le voici, chronologiquement, dans quatre situations différentes. On peut supposer qu'il n'avait pas franchi l'Yonne avant l'arrivée des Allemands.

1 et 2 - CLAMECY RIVE DROITE, d'abord place de Bethléem puis engagé route d'Armes. *(Coll. Régis Potié)*

3 - LIEU INCONNU. Il est à présent privé de son pare-brise, donc le cliché est ultérieur. *(Coll. Pascal Danjou)*

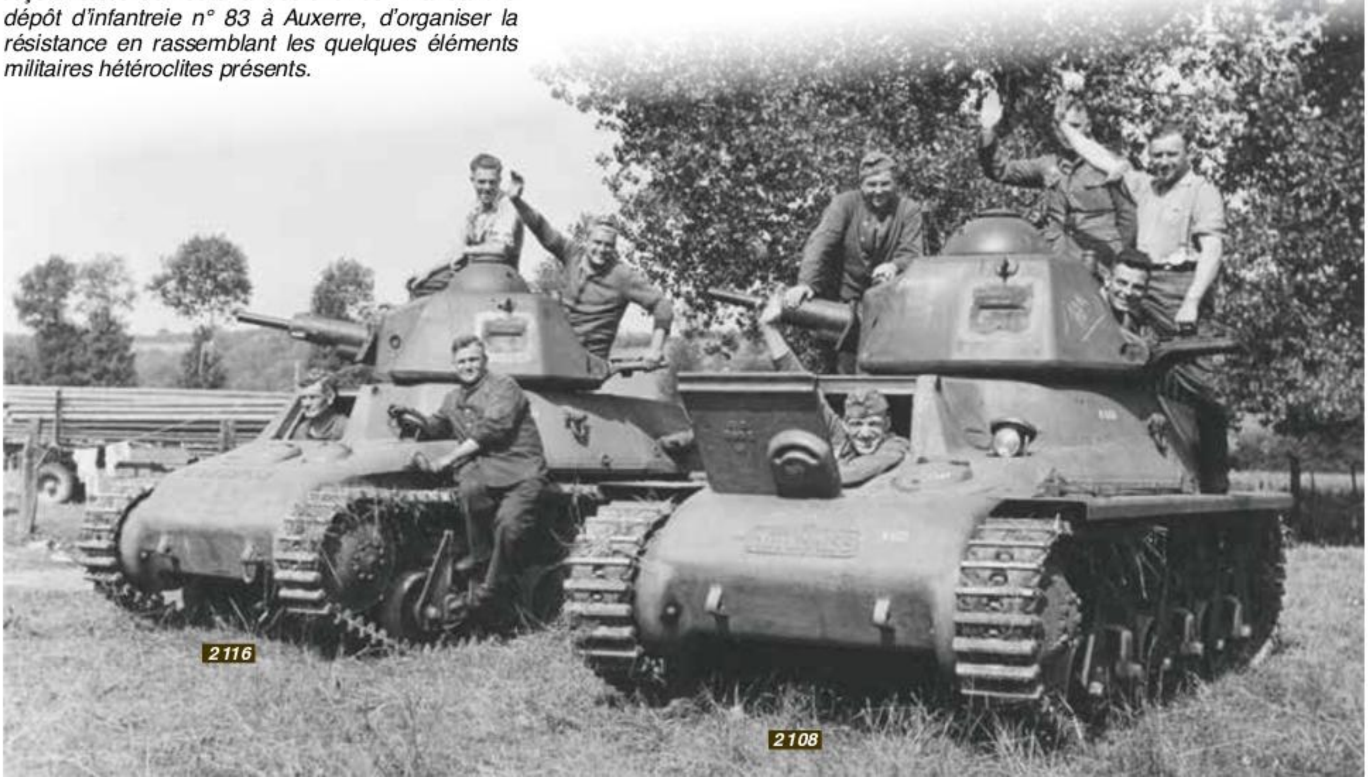
4 - AUTRE LIEU INCONNU, près d'une petite gare (le nom sur le bâtiment est hélas illisible), hiver 1940-1941. Ajoutons que le même char est visible aussi aux JAILLARDS *(➠ pages 67 et 72)*, **entre les séquences 2 et 3.**

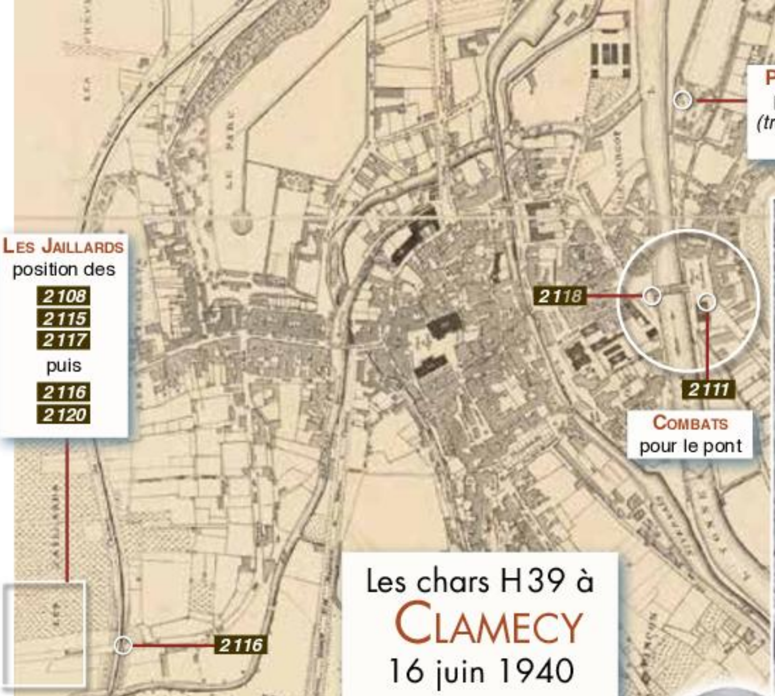
allons privilégier le troisième, inédit.[5] Son auteur le lieutenant Finand, commandant la 130e batterie du 407e RADCA, ayant reçu l'ordre de se replier, traverse Vezelay le 15 juin vers 20 heures et cantonne à Chamoux (4 km à l'est de Clamecy, avant Armes). Le 16 juin, « *départ à 4 heures, arrivée à 5 heures à l'entrée de Clamecy. La route est encombrée de façon indescriptible de voitures de réfugiés et de plusieurs éléments automobiles militaires sans cohésion ni commandement. L'embouteillage est à son comble. Tout à coup les civils propagent la nouvelle :* " Les boches sont au pont ". *La panique s'empare des civils qui, en un clin d'œil, débarrassent les lieux, pour la plupart leur voiture. Presque tous les militaires isolés fuient rapidement.*

Le capitaine [Bonnefons] *commandant le 1er groupe du 194e RALT qui se trouvait à proximité, reçoit l'ordre du lieutenant-colonel commandant le dépôt d'infantreie n° 83 à Auxerre, d'organiser la résistance en rassemblant les quelques éléments militaires hétéroclites présents.*

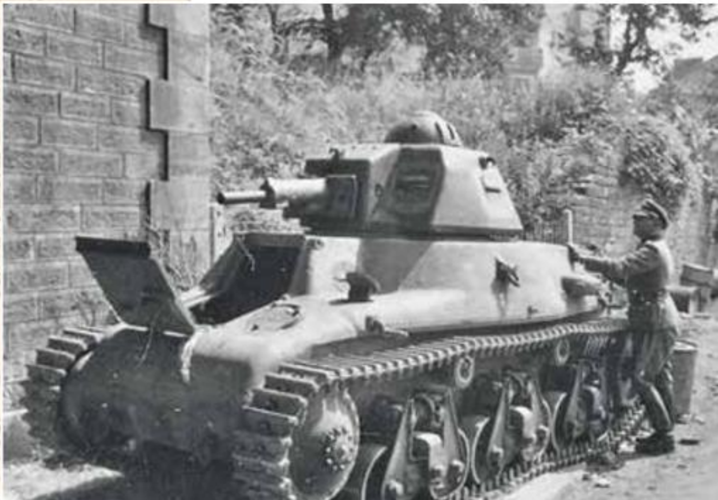
La 130e batterie fournit deux équipes de mitrailleuse commandées, l'une par moi-même, l'autre par l'officier de tir [aspirant Raymond]. *Ces deux équipes sont placées de manière à protéger un canon de 75 modèle 1897 venant du terrain d'aviation de Coulommiers, commandé par un maréchal des logis du 6e groupe autonome d'artillerie qui était arrivé là on ne sait comment. Ce canon de 75 fut placé à 200 m environ du pont de Clamecy sur l'Yonne, au milieu de la rue, pour interdire le pont, mais les Allemands étaient déjà là et avaient installé près du pont des FM dans la coupole d'une église* [ND de Bethléem] *et des FM dans la cave d'un garage* [Renault]*, et qui tiraient par des soupirails interdisant ainsi le passage du pont. Deux camions allemands se présentent à l'entrée du pont venant d'Auxerre, le canon de 75 tire plusieurs obus explosifs à fusées RYG et réussit à détruire les deux camions*

Les chars 2116 et 2108 photographiés aux Jaillards. Le 2108, carcasse n° 14 d'un fondeur non identifié inscrivant le logotype Hotchkiss dans un cartouche rectangulaire, est le plus avancé, disposant de la majeure partie de ses ailes. *(Coll. F. Vauvillier)*

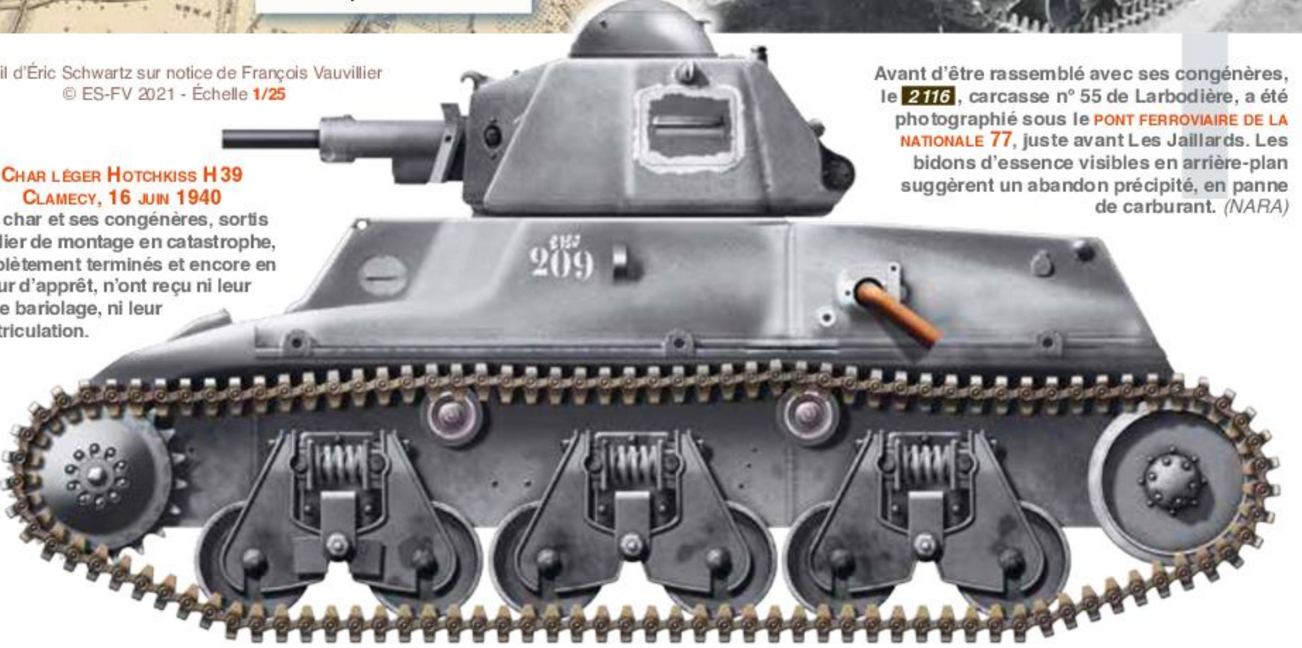




Les chars H39 à Clamecy
16 juin 1940



Avant d'être rassemblé avec ses congénères, le **2116**, carcasse n° 55 de Larbodière, a été photographié sous le **pont ferroviaire de la nationale 77**, juste avant Les Jaillards. Les bidons d'essence visibles en arrière-plan suggèrent un abandon précipité, en panne de carburant. *(NARA)*



Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/25**

Char léger Hotchkiss H39
Clamecy, 16 juin 1940
Ce char et ses congénères, sortis d'atelier de montage en catastrophe, incomplètement terminés et encore en couleur d'apprêt, n'ont reçu ni leur livrée de bariolage, ni leur immatriculation.

derrière lesquels s'abritaient des Allemands. Plusieurs de ceux-ci ont été observés atteints (par la suite, on apprit que 16 cercueils avaient été commandés au maire de Clamecy par les Allemands).

Vers 8 h 30, des renseignements indiquent un mouvement d'encerclement de l'ennemi par les hauteurs est et sud-est de Clamecy. Le capitaine [Bonnefons] *qui avait organisé la résistance, redonna à chacun sa liberté d'action.* »

Les Hotchkiss de Clamecy ont-ils fait le coup de feu ? Très probablement pas

Le rapport du capitaine Bonnefons éclaire certains points. Au moment d'organiser la défense à partir de la route d'Armes, il rencontre les capitaines Maintigneux et Fayolle, du III/192e RALT, dont les éléments, « *talonnés par une division blindée allemande* », sont bloqués quant à eux sur la route d'Auxerre, non loin du pont. « *D'eux, j'apprends que deux chars R35* [lire H39] *et un canon de 25 français sont abandonnés au pont et que l'avant-garde ennemie tient la place du pont.* »

Devant cette situation, Bonnefons va tenter de déloger l'avant-garde ennemie pour libérer le passage. À cette fin, de part et d'autre de la route d'Armes, il envoie deux petits groupes de combat improvisés [6] se faufiler, sous la protection du canon de 75 et de la [7] mitrailleuse Saint-Etienne du 407e RADCA. Ces deux groupes, trois mousquetons chacun, « *progressent, plaqués contre les murs, pour essayer d'atteindre et d'occuper la place du pont et y permettre l'installation du canon de 75 et de la mitrailleuse pour prendre d'enfilade le route d'Auxerre* ». Ils n'y parviendront pas mais, des deux côtés, les tirs seront intenses, de 5h15 à 8h45, avec deux tentatives infructueuses des Allemands pour demander aux défenseurs de se rendre.

L'ENQUÊTE « H »

S'agissant des deux chars H 39 présents au pont, celui de la rive droite (le **2111**), abandonné et ayant servi d'abri à un groupe d'Allemands, « *a été mis hors d'état par nos obus explosifs* », précisent Bonnefons et Martin. Quant à celui de la rive gauche (le **2118**), Maintigneux et Fayolle l'indiquent également « *abandonné* », ce qui contredit, à vrai dire sans grande surprise, le témoignage du docteur Subert.

À ce stade, au vu des photographies retrouvées dont cet article présente la plus grande partie, la question des chars impliqués dans l'affaire de Clamecy, et aux alentours, se pose sous deux angles.

Leur nombre ? S'il n'y a en effet que deux chars au pont, [8] ils sont près de quatre fois plus nombreux dans le voisinage immédiat ou proche.

Notes

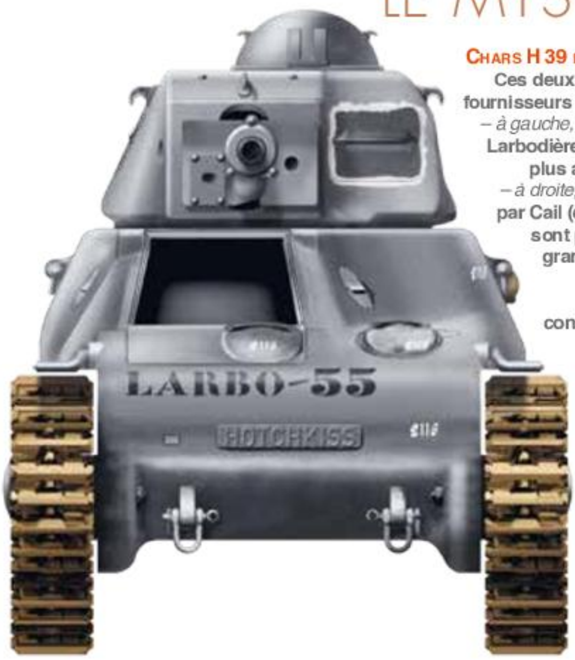
[5] Communiqué par **Matthieu Comas**, avec tous nos remerciements. Le rapport de Finand est daté de septembre 1945. À l'évidence, il a eu connaissance de ceux de Bonnefons et Martin, rédigés en captivité fin 1940. Les trois textes sont très proches.

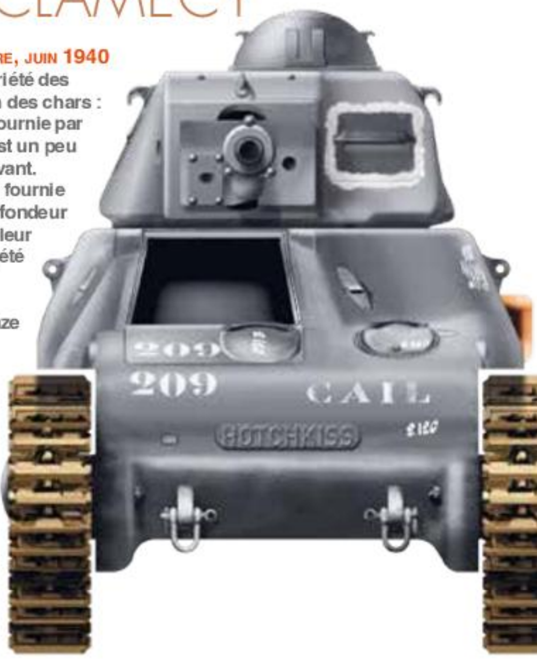
[6] Bien maigres en vérité : *1er groupe* : capitaine Martin et deux gendarmes. *2e groupe* : capitaine Fayolle et deux hommes du III/192e RALT.

[7] Nous l'avons vu, le lieutenant Finand indique quant à lui avoir fourni deux équipes de mitrailleuse.

[8] Le recoupement entre le témoignage du docteur Subert et les photographies laisse penser qu'il y a eu trois H39 dans Clamecy même : deux au pont Jean-Rouvet et un au pré de Beillant, lui aussi abandonné et tombé entre les mains de l'ennemi (mais en ce cas, logiquement sans capacité de tirer). Ce char pourrait être (?) le **2120** « 209 », identifié rive droite.

LE MYSTÈRE DE CLAMECY





CHARS H 39 DE L'ÉTABLISSEMENT D'AUXERRE, JUIN 1940
Ces deux vues de face illustrent la variété des fournisseurs entrant dans la construction des chars :
– *à gauche*, le **2116** a la 55e carcasse fournie par Larbodière (d'Aubervilliers). Ce char est un peu plus avancé en finition que le suivant.
– *à droite*, le **2120** a la 209e carcasse fournie par Cail (de Denain). Les chars de ce fondeur sont plus aisés à reconnaître car leur grand numéro de caisse est répété sur le flanc gauche.
Ajoutons qu'Hotchkiss a contracté avec pas moins de onze fournisseurs français de carcasses, et que des fondeurs britanniques étaient pressentis pour accroître la production.

Vues de face d'Éric Schwartz sur notices de François Vauvillier © ES-FV 2021 Échelle **1/25**

Leur origine ? Des chars « *abandonnés* » a-t-on lu. Mais par qui ? Et pourquoi se trouvaient-ils à Clamecy alors que les unités dotées de H39 opérant dans la région [9] ont perdu leurs derniers chars à Saulieu, à près de 80 km plus à l'est ?

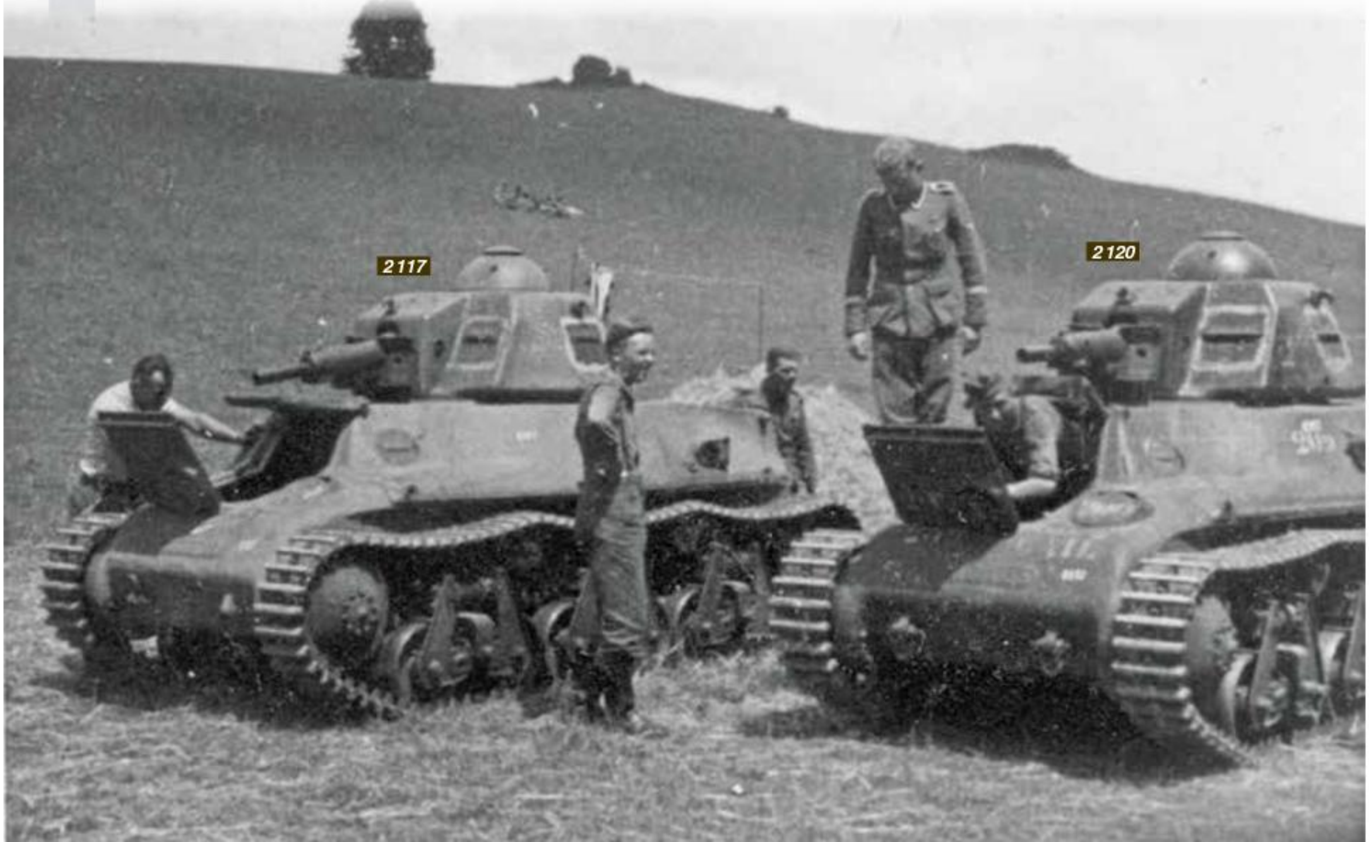
Enfin, tous les Hotchkiss visibles à Clamecy et dans les environs présentent une surprenante particularité : ils ne sont pas terminés.

Ce sont donc des chars sortis, en urgence absolue, d'un atelier de montage. Une première idée vient à l'esprit : évacuation de l'usine Hotchkiss de Saint-Denis en même temps que la totalité des industries de la région parisienne (nuit du 11 au 12 juin). Mais cette hypothèse se heurte à la direction prise. Pourquoi envoyer des chars vers le Sud-Est alors que le repli industriel est opéré vers le Sud-Ouest ? D'ultimes renforts pour l'ex-groupement Buisson (3e DCR, 7e DLM) qui vient, on l'a vu, de succomber ? Hypothèse à écarter, de même que celle d'un envoi de chars non finis à l'ERGM de Gien (96 km à l'ouest de Clamecy), lui-même évacué dans la matinée du 15 juin.

La réponse se trouve ailleurs, dans la situation particulière du constructeur de Saint-Denis. « *Le 20 mai, l'évacuation des usines est décidée. Une partie du personnel et du matériel se dirige vers Auxerre, l'autre vers Moulins. Théoriquement, il est envisagé de mettre sur pied, au sud de la Loire, une usine permettant de poursuivre la production de matériel militaire. Jeune ouvrier, entré chez Hotchkiss le 31 octobre 1939, André Méral évoque ainsi cet épisode douloureux : " l'avance allemande approchait rapidement et il fut décidé un*

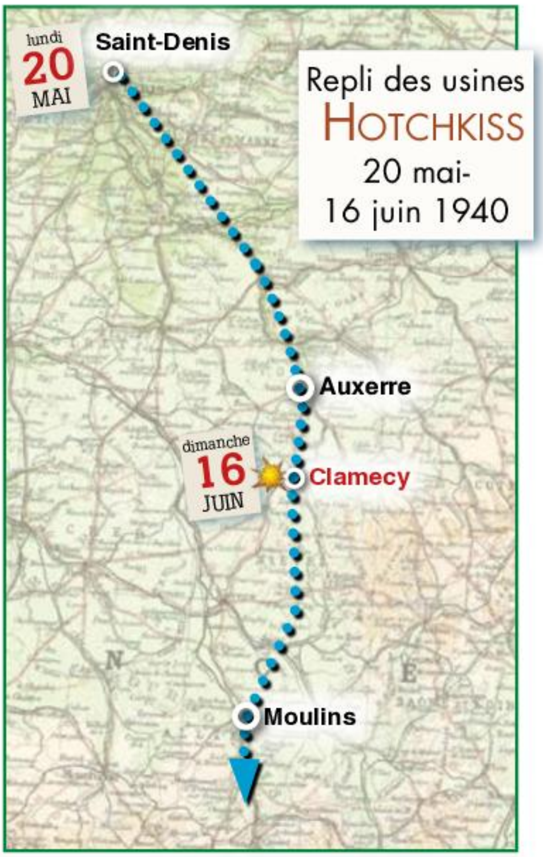
L'un des éléments du mystère élucidé : des chars évacués de l'établissement d'Auxerre

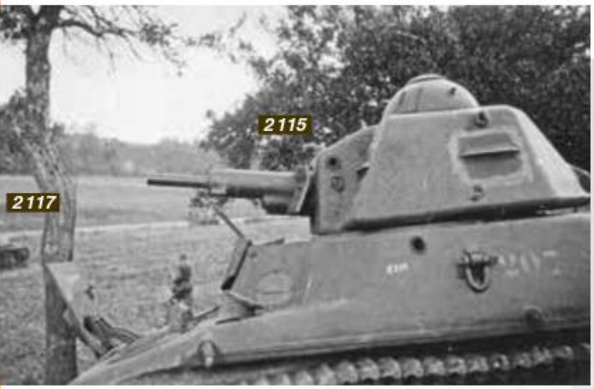
Nous retrouvons, après son déplacement par les Allemands, le char **2120**, carcasse Cail 209, sur le terrain vallonné des **JAILLARDS**, à la sortie sud-ouest de Clamecy. Notre char présente ici, comme la plupart de ses congénères, un capot de conduite improvisé — un cadre supportant une toile imperméable — d'origine française à l'évidence, mis en place sans doute juste avant l'évacuation de l'établissement Hotchkiss d'Auxerre. À sa droite est garé le **2117**, sa caisse portant à l'avant la marque LARBO (Larbodière) suivie d'un numéro peu distinct, probablement «51». *(Coll. Matthieu Comas)*

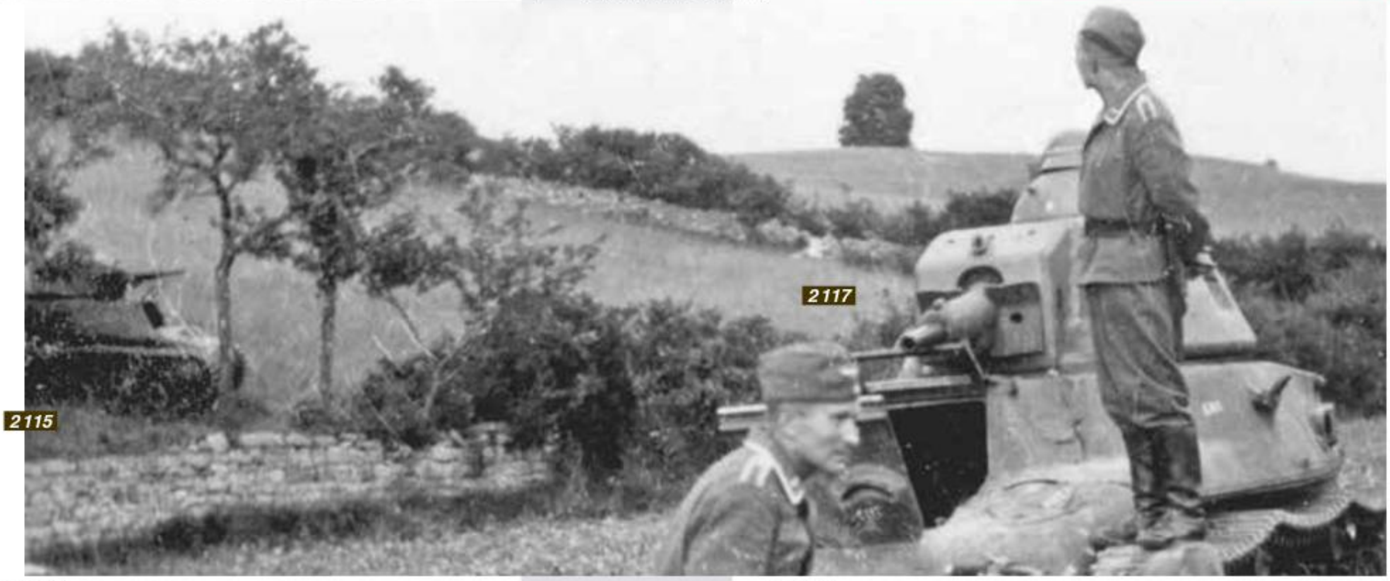


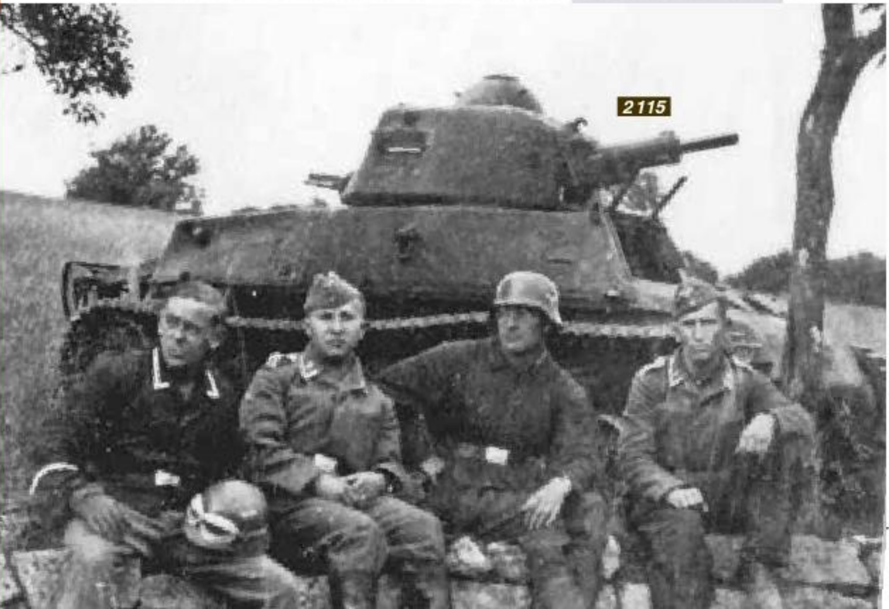
deuxième déménagement, devant nous mener plus bas en France. Inutile de dire que, d'Auxerre, il partit un convoi très hétéroclite. Il y avait de tout, des chars non tourellés, des tous terrains [Laffly], *des camions transportant des matériels ou de l'essence, l'ensemble circulant sur des routes très encombrées par l'exode qui maintenant était général. »* [10]

Bribes de souvenirs que, croisées avec les éléments retrouvés de l'affaire de Clamecy, nous pouvons synthétiser ainsi : l'**établissement Hotchkiss d'Auxerre** (implantation inconnue) était sur le point d'achever une tranche d'une douzaine de chars lorsqu'un ordre de repli en catastrophe l'a touché. Les chars non terminés, mais roulants, ont été évacués, par la route, avec du personnel de l'usine aux manettes. Arrivés à Clamecy, ces chars ont, tout simplement, été abandonnés, peut-être à court d'essence.


Repli des usines HOTCHKISS 20 mai-16 juin 1940







Cette série de clichés a été prise aux JAILLARDS, sur la ROUTE DE PRESSURES, lieux ayant totalement changé aujourd'hui. Nous retrouvons le 2117 *(gros-plan ci-dessous)* **de la page précédente, examiné par des hommes de la Luftwaffe. Mais également, au-dessus du talus retenu par un muret de pierres, le 2115, caisse Cail 207, percé de plusieurs impacts. Aucune marque d'usine ne semble visible sur le flanc droit** *(photographie du bas de la page)*. **Ces vues montrent là aussi les capots de conduite improvisés : un pare-brise ou plus simplement encore son seul cadre.** *(Coll. Matthieu Comas)*

De précieuses inscriptions

Mais si le mystère continue de planer sur une partie de l'affaire de Clamecy, la réunion des photographies que nous présentons apporte d'inestimables renseignements sur la fin de la production des chars Hotchkiss. En effet, l'absence des immatriculations est compensée par des inscriptions explicites figurant sur les caisses des chars, qu'il s'agisse des fonderies (➠ *détails en légende des vues de face page 72)* ou du numéro d'ordre donné par Hotchkiss à chaque char. Ce dernier, visible sur la totalité des « chars d'Auxerre », se présente sous la forme d'un petit numéro en italique, peint en blanc sur le flanc gauche et sur plusieurs pièces à l'avant, sous la forme « ***2108*** » et suivants, jusqu'à « ***2120*** ». Or ces contremarques de montage dévoilent, ni plus ni moins, la future immatriculation du char à condition de remplacer le «2» ini-

---

NOTES

[9] 42e et 45e BCC de la 3e DCR, 8e dragons-chars de la 7e DLM.

[10] Marc-Antoine Colin, *Hotchkiss, l'âge classique, 1935-1955*, ETAI 1998, page 95. Aucune photographie de H 39 « *non tourellé* » n'a été retrouvée à ce jour dans ce contexte ni cette région.

tial par «41». [11] Voici la liste des chars recensés à ce jour grâce aux photographies retrouvées :

N°	*Fonderie*	*Lieu*	*Immat future*
2108[A]	○ 14	Les Jaillards	41 108
....	......		....
2111	LARBO-44[B]	pont de Clamecy	41 111
....	......		....
2115	CAIL 207	Les Jaillards	41 115
2116	LARBO-55[B]	Les Jaillards	41 116
2117	LARBO-*51*[B]	Les Jaillards	41 117
21*18*	CAIL 208	pont de Clamecy	41 118
....	......		....
2120	CAIL 209	Pré de Beillant ?[C]	41 120

A. Ailes posées, incomplètes. Les suivants sont sans ailes.

B. Larbodière (Aubervilliers) C. Puis stocké aux Jaillards.

Les six trous dans la série n'impliquent pas que les chars non listés n'ont pas existé. Au contraire, nous tenons pour sûr qu'ils se trouvaient à un stade de finition très avancée. Pas suffisamment pour pouvoir rouler ? En l'absence d'archives usine, seule la découverte de telle nouvelle photographie permettra, un jour peut-être, de compléter la liste. [12]

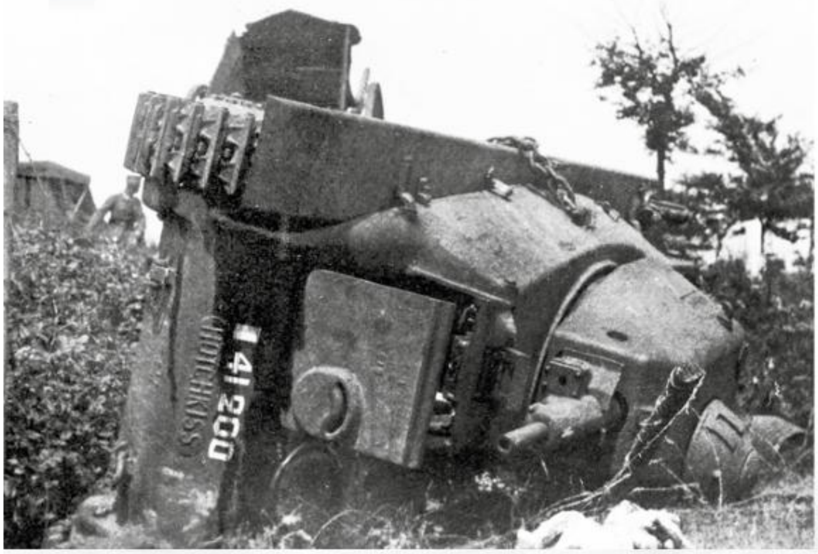
Mais l'enquête ne s'arrête pas là. En premier lieu, le char **41 107** n'a pas à ce jour été retrouvé sur photographie. A-t-il été fini et livré, ou était-il, sous le numéro **2107**, le premier des chars non terminés de l'établissement d'Auxerre ? L'avenir le dira peut-être.

La dernière énigme

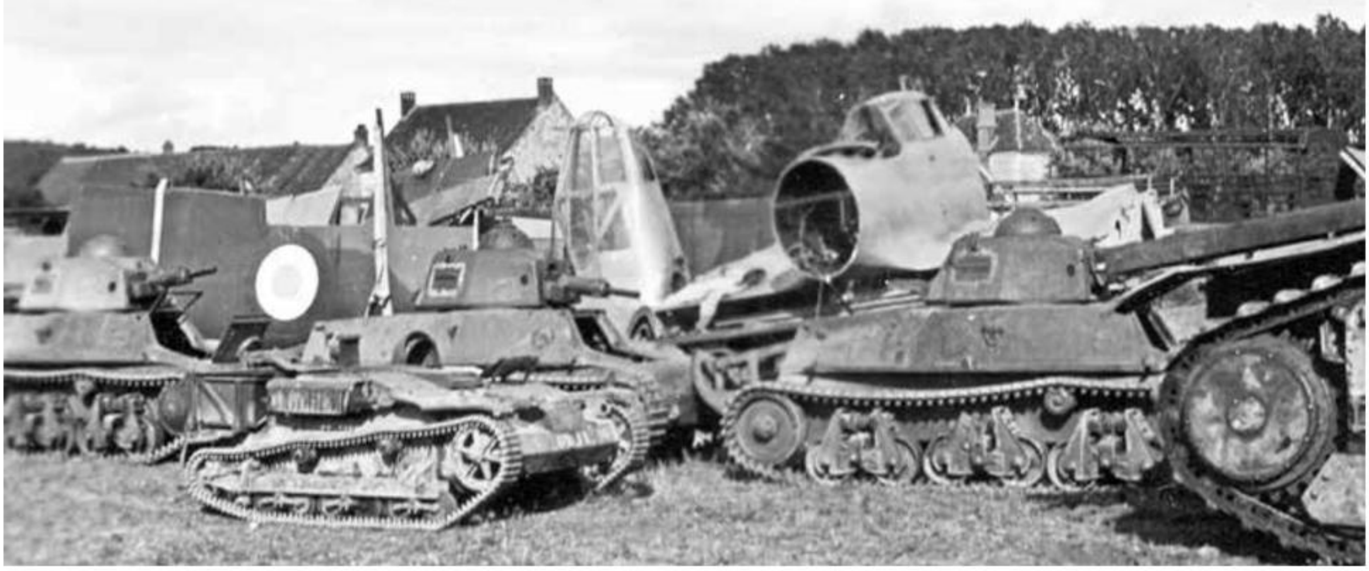
Plus énigmatique est ce Hotchkiss H39 **41 200**, dûment terminé quant à lui, que les Allemands ont photographié à maintes reprises renversé au bord d'une route, en un point non localisé à ce jour. Comment expliquer l'écart important qui le sépare du **41 120** inachevé de Clamecy ? Écartons d'emblée l'hypothèse de la production, par quelque génération spontanée, de 80 H39 en quelques jours et revenons aux fondamentaux : le marché en cours de fabrication en juin 1940 — n° 98 176 D/P — porte sur 200 H39, n° **41 001** à **41 200**. Les 60 premiers sont présentés à la commission de réception dans la première quinzaine de mai, et les 31 suivants en seconde quinzaine. Après le 1er juin, les archives sont muettes mais, par photographies, nous savons que les chars jusqu'au **41 106** inclus ont été complètement achevés. [13] Puis survient le « lot d'Auxerre » mis au jour dans cet article. Mais l'existence du **41 200** autorise à supposer que la direction d'Hotchkiss a pris une décision originale : faire poursuivre le marché en cours dans l'ordre numérique par Auxerre et dans l'ordre inverse par un autre centre de production, jusqu'à ce que le fil des jours sous un destin plus favorable permette de rabouter les deux tronçons. Si cette hypothèse est la bonne, il reste à localiser cet « autre centre de production » : serait-ce l'**établissement de Moulins** sur lequel aucun élément n'a pu être retrouvé à ce jour ? Ou plus simplement l'**usine de Saint-Denis** dont on ne voit pas pour quelle raison elle aurait été intégralement évacuée fin mai, alors que l'espoir d'une stabilisation de front demeurait ?

Un trou béant dans la série des numéros : deux lieux distincts de montage

Plus que jamais, *l'enquête continue.* ■



La dernière énigme : le H39 41 200 livré en juin 1940, complètement terminé, a basculé dans un fossé. Une autre vue du char, par l'arrière, montre la proximité avec un passage à niveau sans qu'il soit possible de le localiser. *(Fonds P. Danjou)*



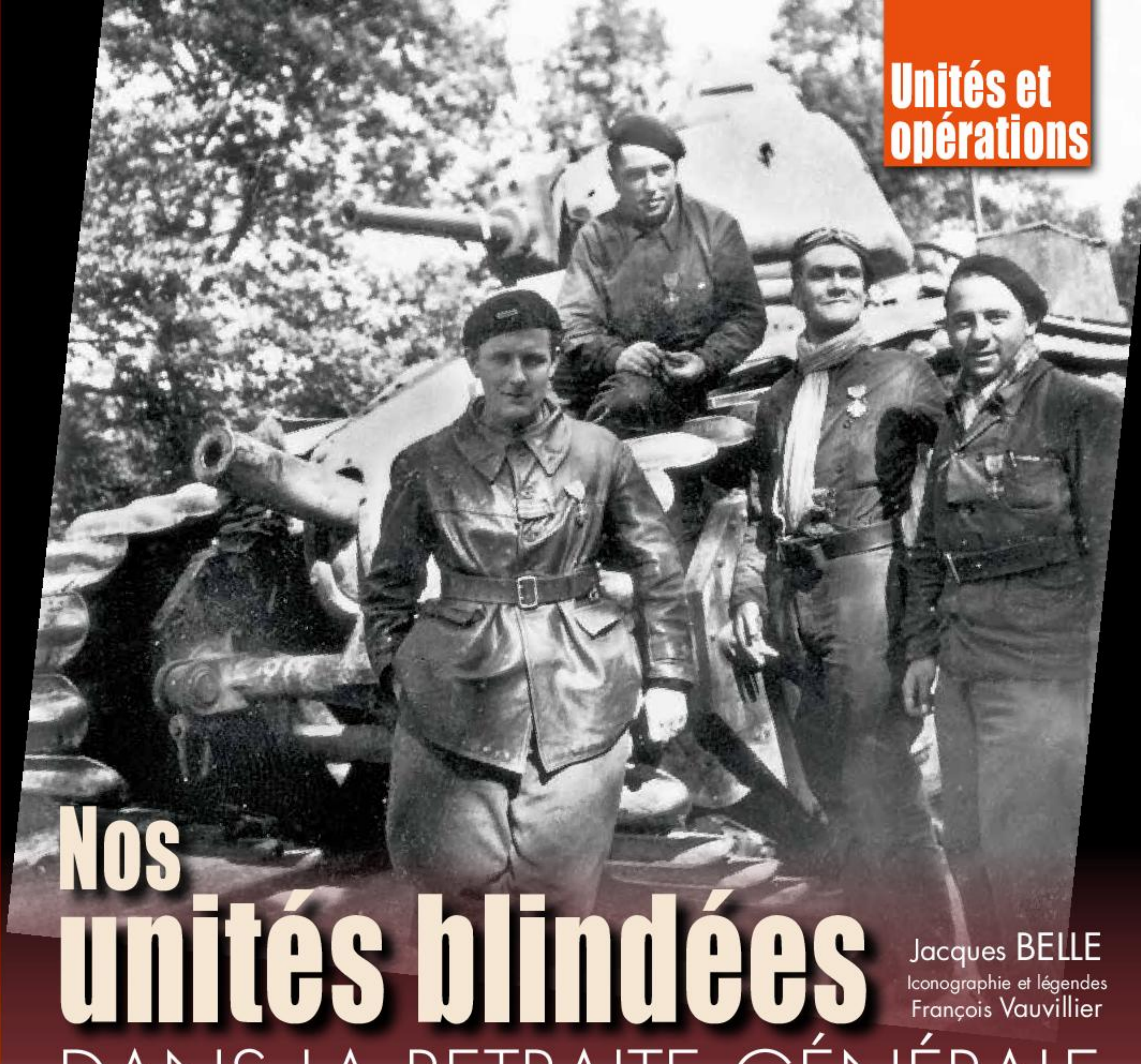
Plusieurs photographies de ce Sammelstelle existent. Elles révèlent l'existence d'un alignement de QUATRE H 39 NON TERMINÉS, dont trois sont visibles ici. Ces chars cotoient, entre autres, un POTEZ 63.11 démantelé et trois B1*BIS*, les *Papeete*, *Ribauvillé* et *Vertus*. Le lieu est inconnu à ce jour et une autre question demeure pour le moment sans réponse : ces H39 sont-ils ceux de Clamecy déplacés, ou une partie des manquants ? *(Coll. Jean-François Antoina))*

NOTES

[11] Cette règle s'appliquait déjà au premier millier de chars Hotchkiss, identifiés en usine par un 1 initial. Exemple : le char à contremarque «**1735**» recevra l'immatriculation **40 735**.

[12] Des photographies prises plus tard par les Allemands dans l'usine Hotchkiss de Saint-Denis montrent des accumulations de caisses usinées, en attente de montage, portant divers numéros. Nous y reviendrons dans une future étude.

[13] Les chars **41 094** à **41 103** inclus ont été attribués au 4e cuirassiers reconstitué. L'affectation des **41 104** à **41 106** demeure inconnue à ce jour.



Nos unités blindées DANS LA RETRAITE GÉNÉRALE

Jacques BELLE
Iconographie et légendes
François Vauvillier

Que reste-t-il de nos forces en chars de combat et cavalerie mécanique au cours des deux dernières semaines de la campagne de mai-juin 1940 ? C'est ce que nous allons découvrir dans ce nouvel épisode de notre étude d'ensemble (*➠ parties précédentes dans GBM 132, 133 et 135*).

En titre.
Quelques braves du 15e BCC (2e DCR) arborant, fin juin, leurs croix de guerre toutes neuves. Il ne reste plus au bataillon qu'un seul CHAR B1*BIS* encore en état, le 212 *Cambodge*, que servent tour à tour les équipages. Ici, les hommes du *Corse* sont à l'honneur : le lieutenant Pognon au premier plan en veston de cuir, entouré par le radio Deschamps (assis sur le char) et, fier comme Artaban, par son pilote le sergent Jannin.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

Le **29 mai 1940**, le jour même où il avait donné dans son IPS [1] à Georges l'ordre de résister sans esprit de recul sur la position de l'Oise et de l'Aisne, Weygand avait remis au président du Conseil Paul Reynaud une note dans laquelle il l'avertissait à deux reprises que, « *en raison de l'énorme disproportion des forces* […], *il est possible que les positions actuellement défendues viennent à être sérieusement entamées* […]. *La puissance de pénétration et d'exploitation que l'ennemi tire de ses unités cuirassées et de son aviation pourrait lui permettre d'atteindre rapidement les centres vitaux du pays* […].*Dans ce cas la France serait hors d'état de continuer une lutte assurant une défense coordonnée de son territoire.* […], *il peut venir un moment à partir duquel la France se trouverait dans l'impossibilité de continuer une lutte militairement efficace pour protéger son sol. Ce moment serait marqué par la rupture définitive des positions sur lesquelles les armées françaises ont reçu l'ordre de se battre sans esprit de recul.* »

Le **10 juin**, au matin du sixième jour de la bataille, le commandant en chef remet au chef du gouvernement une nouvelle note pour l'avertir que la rupture définitive de nos lignes de défense peut survenir d'un moment à l'autre. Il prévient en conclusion que son intention est de conserver à Paris son caractère de ville ouverte car sa défense ne serait d'aucune utilité militaire, au contraire. Cette décision militaire a

---

NOTE

[1] Instruction personnelle et secrète pour M. le général commandant en chef sur le front du Nord-Est n° 1242-3/FT du 29 mai 1940 (*➠ GBM 135 p. 61).*

au moins une conséquence politique qui est de précipiter le départ du gouvernement, certes anticipé depuis plusieurs semaines, et elle entraîne le déménagement du GQG à Briare, à 150 km au sud-est de Paris, mesure elle aussi préparée de longue date.

Éviter la désagrégation des armées

Pour le GQG, le constat du moment de la rupture définitive est acquis le **10 au soir**. Le débat sur les conséquences politiques à en tirer — armistice ou non — se passe au-dessus de lui au niveau gouvernemental, mais la conséquence militaire immédiate, la retraite générale, s'impose pour éviter la désagrégation des armées. Elle se traduit par une nouvelle IPS de Weygand adressée à Georges dès le 11 juin et traduite aussitôt par ce dernier en plan de manœuvre pour les groupes d'armées, mais dont l'ordre d'exécution, réservé à Weygand, ne sera donné que le **12 juin** à 13 h 15. [2] L'intention générale annoncée est de couvrir aussi longtemps que possible le cœur du pays et de conserver le plus grand nombre de grandes unités en les regroupant sur une ligne générale jalonnée par les collines du Perche, la Loire moyenne, le Morvan et les forêts du Doubs. La manœuvre concerne les trois groupes d'armées qui reçoivent chacun une direction générale de repli, ce qui implique pour le GA 2 l'abandon de la ligne Maginot à l'exclusion des ouvrages fortifiés. Elle entraîne aussi la dissociation du GA 3 dont la 10e armée devra couvrir la Bretagne et qui ne conservera pour son repli sur la Loire que la 7e armée et l'armée de Paris nouvellement créée. Elle doit également tenir compte du fait que l'Italie a déclaré la guerre le 10 juin et que la retraite du GA 2 devra contribuer à couvrir les arrières de l'armée des Alpes.

Dans la soirée du 10 juin, la situation des armées impose la retraite générale

Dans l'exécution de la manœuvre, les forces mécaniques encore disponibles vont assurer des missions essentielles de couverture en arrière-garde, avec un succès variable selon la situation générale et la pression plus ou moins directe des forces blindées ennemies. Ces dernières sont désormais réparties en deux masses d'importance inégale, selon un schéma quelque peu décalé au regard de l'ubiquité que l'imagerie du souvenir persiste à leur prêter. D'une part la masse principale qui a percé en Champagne a atteint Troyes et Chaumont le 14 juin, jour de la prise de Paris, et va elle-même diverger, le Panzergruppe Guderian poursuivant sur Langres, la haute Saône et la frontière suisse tandis que celui de Kleist s'enfonce vers le sud à travers le Morvan en direction de Nevers, Roanne et Lyon.

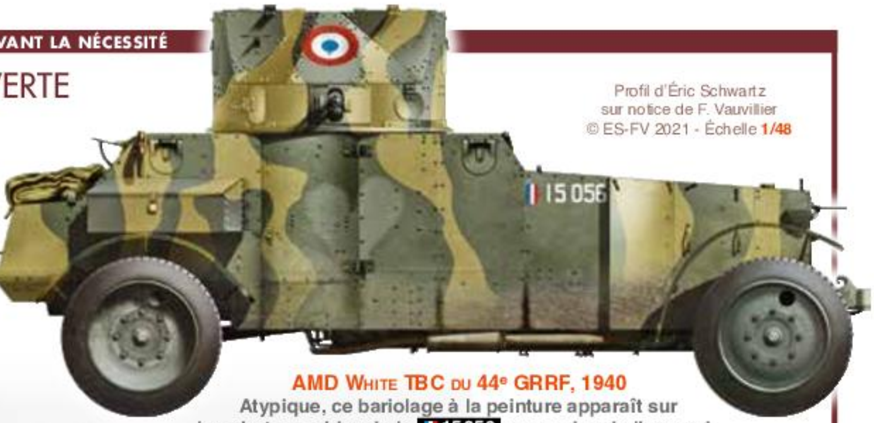
Dans le même temps, le corps Hoth, avec seulement deux PzDiv. et deux ID.(mot), a passé la Seine inférieure le 12 et se répand en Normandie pour isoler le Cotentin et la Bretagne. Sur 200 km, le GA3 n'a plus aucun blindé devant lui.

Il résulte de cette situation qu'à l'est de la Loire et de la région de Nevers, seule une poussière de GBC et les restes de l'éphémère **groupement cuirassé n° 2** vont encore livrer des combats retardateurs sporadiques pour le compte des GA2 et GA4. Le **17 juin**, jour de la demande d'armistice, la 3e DCR et la 3e DIM auront été pour l'essentiel capturées et les bataillons constituées ou créées de toutes pièces, le **17e RDP** constituant un cas avéré (➠ *tous détails dans GBM 111)*.

MATÉRIEL PÉRIMÉ DE LA CAVALERIE, REMIS EN SERVICE DEVANT LA NÉCESSITÉ

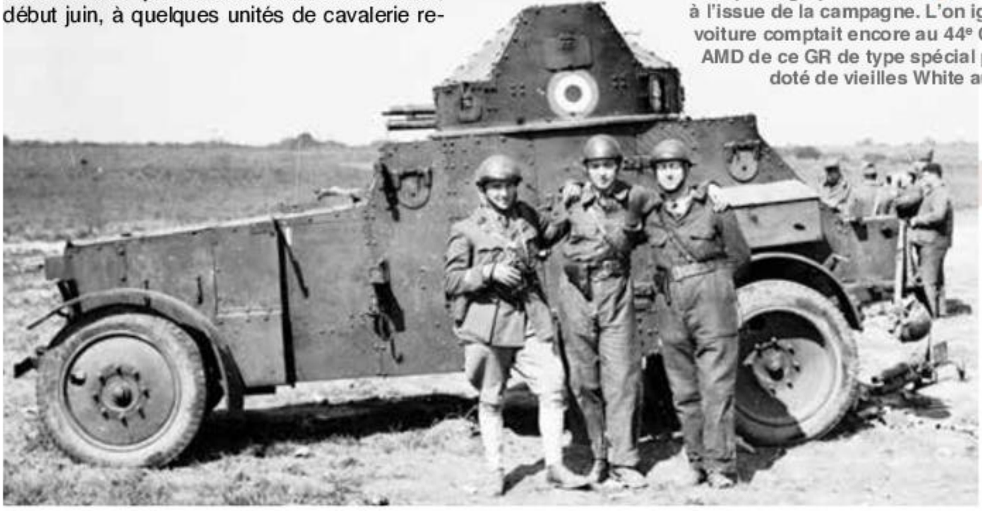
AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE WHITE TBC

Avant le 10 mai 1940, cette vénérable voiture de combat datant de 1918-1919 est encore en service opérationnel aux armées à ... trois exemplaires (un peloton au **44e GRDI** de la région fortifiée de Metz), auxquels doivent être ajoutées 14 autres, à l'intérieur, au **groupe spécial de la garde républicaine mobile** stationnant à Satory. Devant la nécessité, un certain nombre d'autres White, parmi les 26 classées « *matériel d'instruction* », sont remises en état tant bien que mal et affectées à nouveau, début juin, à quelques unités de cavalerie re-



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/48**

AMD White TBC du 44e GRRF, 1940
Atypique, ce bariolage à la peinture apparaît sur les photographies de la 15056 aux mains de l'ennemi à l'issue de la campagne. L'on ignore si, à ce moment, cette voiture comptait encore au 44e GRRF mais en tout cas, le peloton AMD de ce GR de type spécial pour région fortifiée était toujours doté de vieilles White au moment des opérations actives.



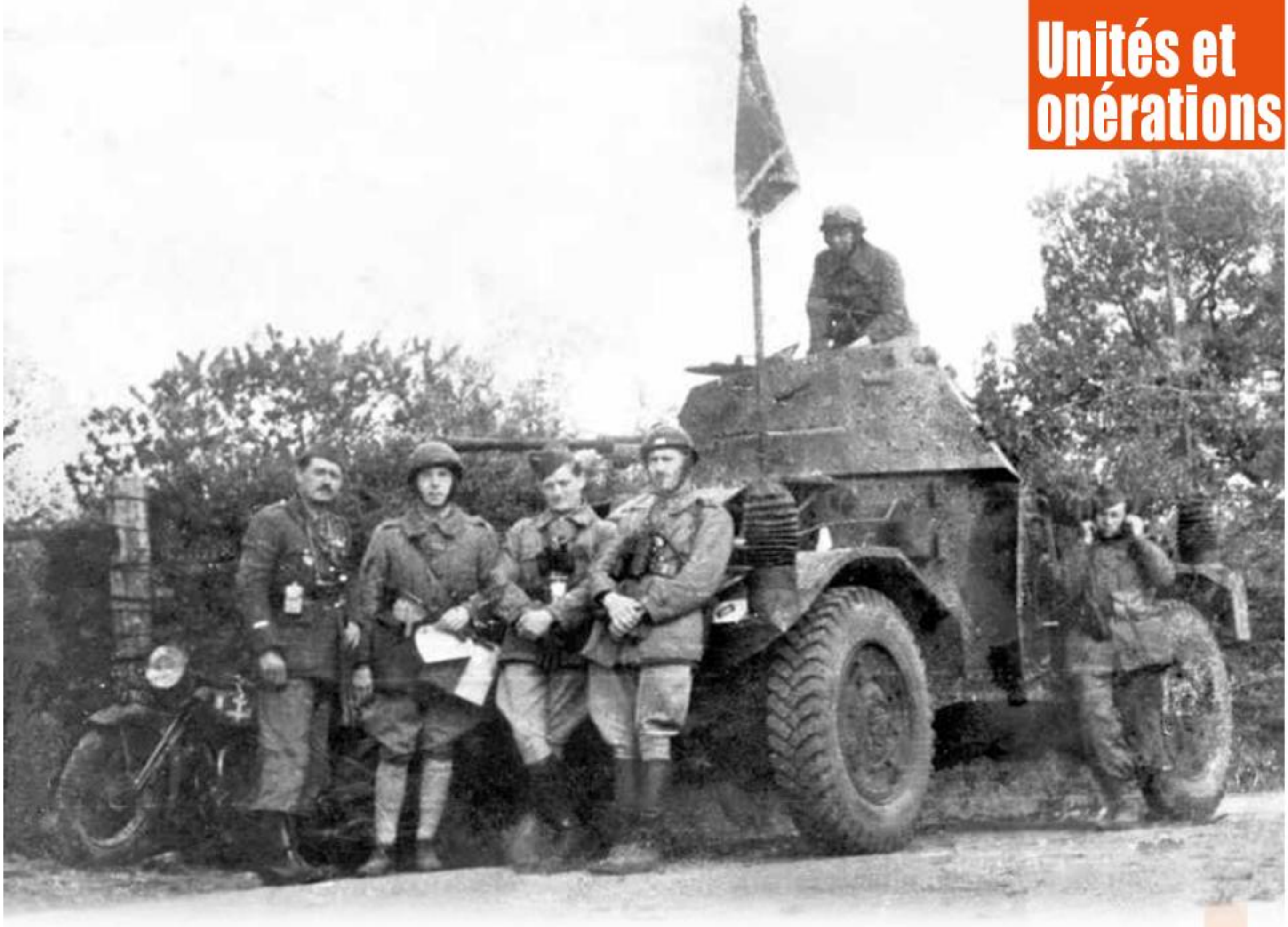
Au COMC de Fontevrault début juin 1940, quelques rescapés de Dunkerque se retrouvent sur le pas de tir autour de vieilles White TBC.
De gauche à droite (sous réserves) : **lieutenant Larroche (écussons du 4e RDP), sous-lieutenant Mère et aspirant Gaubert.**
(Coll. François Vauvillier)

Notes

[2] Instruction personnelle et secrète n° 1444-3/FT du 11 juin 1940 pour le général commandant en chef sur le front du Nord-Est, et plan de manœuvre n° 2026-3/OP signé Georges du 12 juin 1940.

[3] Assurés : quatre AMD à la 1re DLM, dix chars S à la 3e DLM ; probables en plus : quatre ou cinq AMD, huit à dix chars H (sans doute plus car le 4e RC conservera jusqu'à l'armistice ses dix H39), huit à dix chars S.

[4] Il reste 69 chars à la 2e DCR le 12 juin : quatre B et 55 R de sa dotation propre plus deux S et huit H du 7e cuirassiers. La 4e DCR en a 105, dont 15 S et H à l'escadron de marche du 3e cuirassiers ; la plupart des autres sont en cours de remise en état.



« *Des AM nous épaulent (un canon de 25 mm, une mitrailleuse Reibel). Il y en a quatre. La blindée du capitaine* », note au dos de cette photographie d'un **AMD 35 Panhard** un ancien d'une batterie de DCA ayant participé au **combat du 19 juin 1940 devant Saumur**, sur le pont menant à Montreuil-Bellay. Sur le document figurent les cadres du 2e escadron mixte du 8e cuirassiers reconstitué (2e DLM). *De gauche à droite (sous réserves) :* sous-lieutenant de Feuilhade, lieutenant Cabouat, X et capitaine Borie, commandant l'escadron. *(Coll. F. Vauvillier)*

restant aux armées de l'Est irrémédiablement isolées le seront à leur tour. Seule la 7e DLM restera structurée jusqu'au bout en tant que grande unité après avoir perdu ses derniers chars en passant la Loire à l'est de Nevers le 16. Il lui restait une AMD. En définitive ce sont les autres groupements qui auront significativement participé à la manœuvre de couverture du repli.

Le corps de cavalerie

Nous avons vu dans GBM 135 les conditions de sa reconstitution à partir des ressources en personnel rapatrié de Dunkerque. On le sait, chacune des trois divisions issues de cette reconstitution (**1re**, **2e** et **3e DLM**) équivalait au départ à un groupement mixte de cavalerie moto-mécanique de la valeur d'une brigade, au demeurant faiblement dotée d'une vingtaine de chars, de quelques AMD et de très peu d'artillerie. Le nouvel ensemble ainsi remis sur pied du 6 au 9 juin va être très vite dissocié du fait de l'affectation de la 2e DLM à l'armée de Paris qui lui confiera une mission de liaison vers l'ouest avec la 10e armée à laquelle le reste du **corps de cavalerie (CC)** demeure rattaché avant de rejoindre lui aussi l'armée de Paris au sud de la Loire et d'assurer la couverture vers l'ouest du GA 3. Au terme d'un parcours de plusieurs centaines de kilomètres de Normandie aux environs de Périgueux, l'ensemble du CC et de ses composantes aura gardé sa cohésion et, au moins une quarantaine de blindés. [3]

Le groupement cuirassé n° 1

Après avoir livré des combats retardateurs au sud de la Somme, les **2e** et **4e DCR** ont passé respectivement l'Oise et la Seine dans la nuit du 10 au 11 juin pour se regrouper et se réorganiser les jours suivants de part et d'autre de Versailles, l'une à l'est, la seconde à l'ouest. [4] Elles comptent alors plus de 170 chars, dont seulement une soixantaine immédiatement disponible. Leur emploi opérationnel dans le cadre du GA 3 reste dans un premier temps coordonné par le **groupement cuirassé n° 1** du général Delestraint pour couvrir la retraite des corps de l'armée de Paris qui a reçu pour mission de tenir défensivement la Loire d'Orléans à Tours. Les deux DCR sont mises en mouvement dans la nuit du 12 au 13 juin, la 4e étant plus particulièrement chargée de tenir Chartres pour barrer la route de Tours, la 2e devant bloquer celle d'Orléans.

Les deux DCR franchissent la Loire le 16 juin et elles sont alors définitivement dissociées, le groupement Delestraint revenant à son seul rôle administratif et technique. À partir du 18, la 2e DCR passe à la disposition de la 6e armée et elle opère avec le **groupement Welvert** pour faire face à la menace de débordement par l'est dans la région de Guéret, recevant en ultime renfort le groupement d'AM Sebastiani (13 AMD White-Laffly), dernier élément encore opérationnel du groupement Prost-Toulland. À la veille de l'armistice la 2e DCR compte encore 59 chars dont 29 disponibles (neuf B, 40 R et H).

De son côté la 4e DCR participe avec une soixantaine de chars à la défense de l'armée de Paris entre la Loire et le Cher dans la région de Blois avant d'être appelée *in extremis* plus au sud face à l'autre menace de débordement du GA 3, cette fois-ci par l'ouest, dans la région d'Angoulême. Le 25 juin la

Colonne de **Somua S 35** du 4e cuirassiers (1re DLM reconstituée), **M 50301** en tête, sur une route de Dordogne. *(Coll. Demangeat)*

4e DCR totalise 61 chars : dix chars B, sept chars D 2 (350e CACC), 35 chars R , deux S et sept H du 3e cuirassiers, plus six AMD du 10e cuirassiers.

Il est remarquable qu'à la fin de la campagne, les deux divisions ayant appartenu au groupement cuirassé sont restées jusqu'au bout parfaitement opérationnelles et que, certes grâce aux renforts et aux récupérations, mais aussi à l'action de l'EM du groupement et à l'intervention de leurs propres services de ravitaillement, de transport et de réparations, elles totalisent autant, voire plus, de chars disponibles qu'au début de la retraite générale des armées.

Le groupement mécanique Welvert

On a vu que la **1re DCR**, aussitôt reconstituée, avait été engagée en couverture de la 7e armée dans sa retraite sur l'Oise au nord de Paris. Les BCC avec lesquels elle a été remise sur pied ont subi de fortes pertes lors des combats retardateurs de Roye, de Clermont et de Nogent-sur-Oise. À l'heure de la retraite générale, elle se retrouve incorporée le 13 juin avec la **4e DLM** du colonel Leyer dans un groupement aux ordres de son propre chef, le général Welvert. La 4e DLM apporte les 20 chars du groupe d'escadrons de La Roche (19e dragons-chars), les 13 AMD [5] du 1er RAM et quelques AMR. La mission de couverture du flanc droit de la 7e armée reste la même et le groupement, renforcé du 1er BCC, peut alors compter sur quelque 75 blindés au moment où il retraite sur la Seine à Nogent. Là, il subit de nouvelles pertes.

Le groupement poursuivra vers l'Yonne à Sens où il comptera encore le 15 au soir 54 chars (sept B, dix Somua, 37 R et H), puis il tiendra 24 heures la tête de pont de Montargis. Le 17 juin, le 28e BCC reçoit le renfort de sept derniers chars B [6] et le groupement passe au sud de la Loire à la disposition de la 6e armée pour contrer la menace survenue sur le flanc est du GA 3 à La Charité-sur-Loire et se replier finalement sur la Creuse. Après que la 1re DCR a récupéré les derniers chars de la 6e armée (deux R du 17e, cinq R du 1/53e, quatre FCM du 4e BCC) et regroupé au total 21 chars, le groupement termine la campagne avec une trentaine de blindés dont sept AMD.

Jusqu'à la fin de la campagne, les 2e et 4e DCR demeurent parfaitement opérationnelles

Le centre de regroupement des chars

Dès le **22 juin**, les clauses de l'armistice désormais connues, le général Keller, inspecteur général des

---

Notes

[5] Parmi ces 13 AMD du type Panhard 178 (AMD 35) affectées au 1er RAM reconstitué, une est armée d'un canon de 47 en tourelle Renault (Restany) et neuf sont dépourvues de tourelle ; d'autres AMD sans tourelle viendront en renfort.

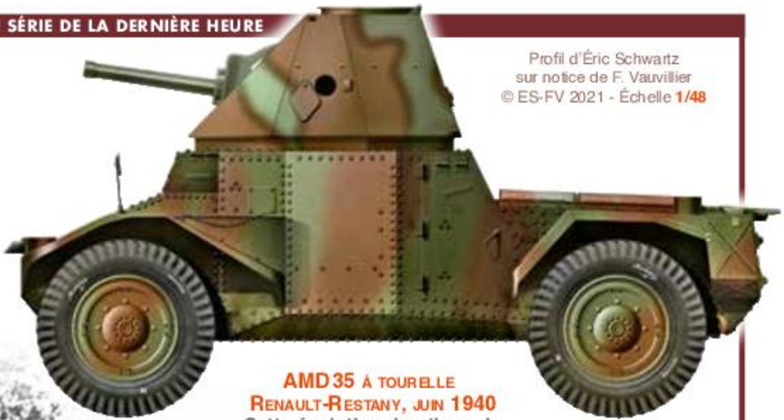
[6] Le B1 **124** *Dauphiné*, le B1*bis* **217** *Cantal* (venant du PEB 101) et cinq autres B1*bis* venant du 49e BCC : **348** *Pouilly*, **360** *Traminer*, **367** *Médoc*, **393** *Staoueli* et **396** *Hermitage*.

[7] *(de la page 80)*. La compagnie de marche du 49e BCC, envoyée le 20 juin à Suze-la-Rousse, ne touchera jamais les chars B1*bis* stockés à Marseille *(➡ détails dans GBM 89 pages 92-95)*.

PROTOTYPE DE LA CAVALERIE, COMMANDE DE SÉRIE DE LA DERNIÈRE HEURE

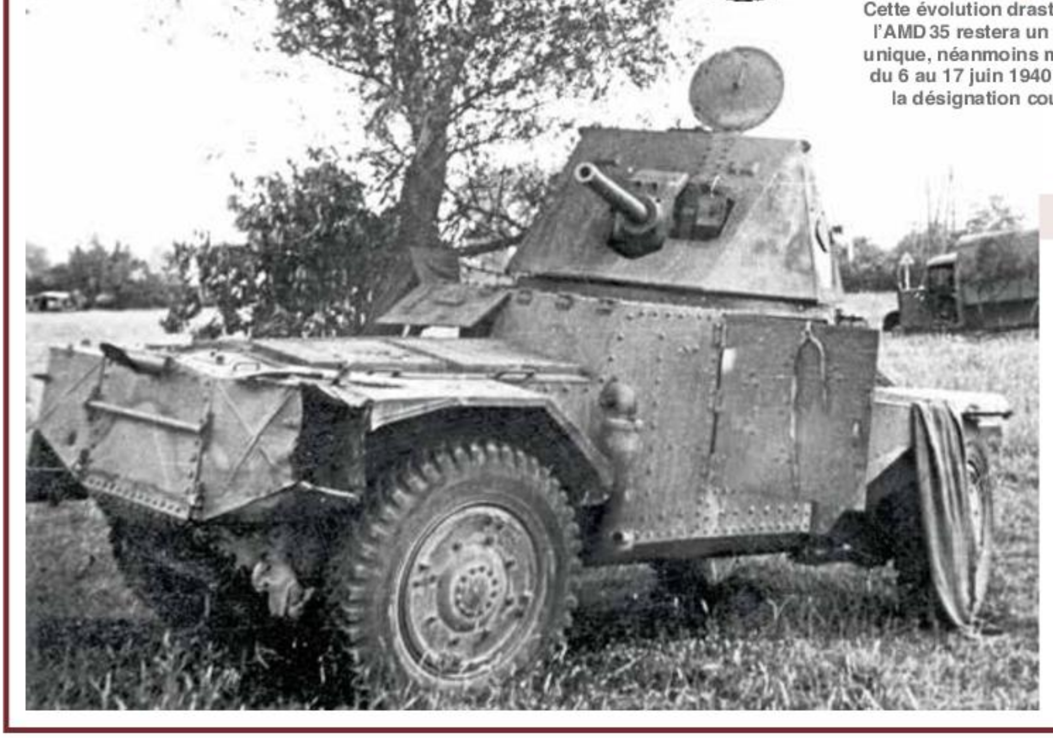
AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE AMD 35 PANHARD À TOURELLE RENAULT-RESTANY

La pose d'un canon de 47 SA35 est envisagée sur AMD Panhard dès avant la guerre, la tourelle APX 3 étant susceptible de le recevoir. Mais une telle réalisation n'interviendra qu'au début de juin 1940, sur une tourelle très simplifiée, conçue et réalisée en 48 heures par l'ingénieur Raymond Restany, du bureau d'études Renault. Ce matériel d'avenir est commandé à 40 exemplaires le 13 juin 1940 mais il est trop tard.

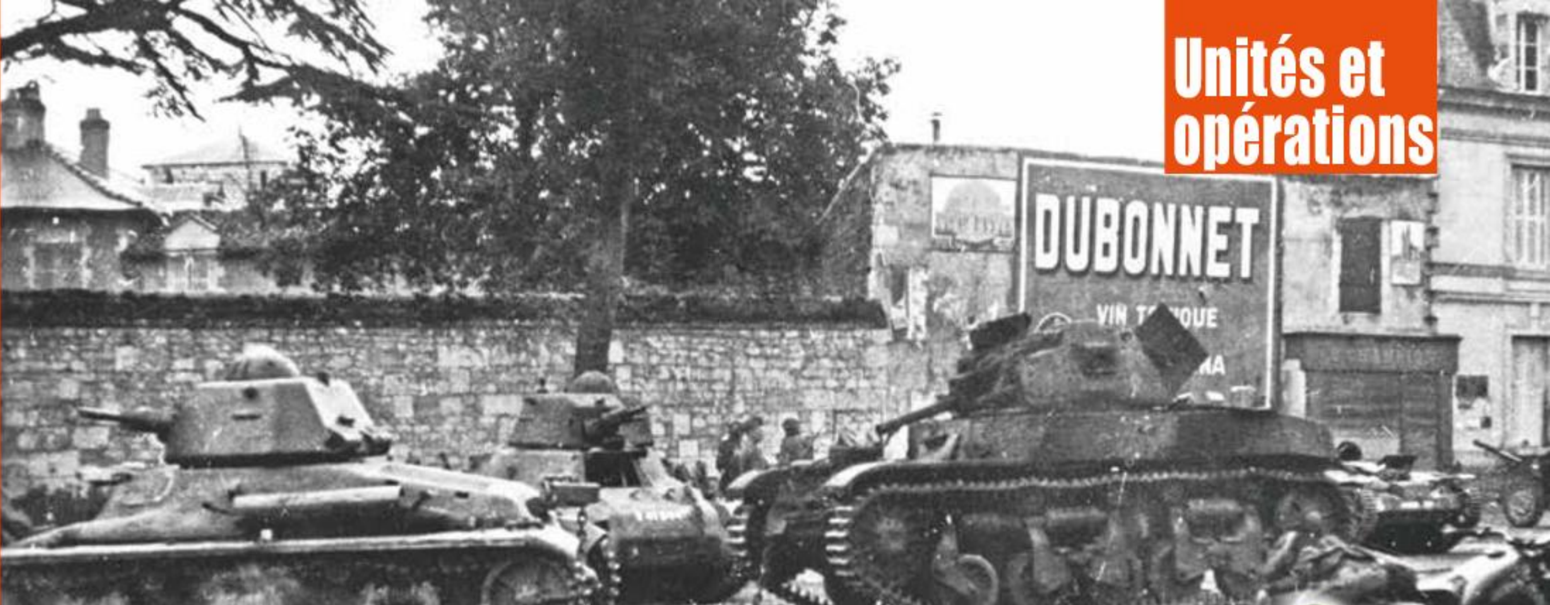


Profil d'Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/48

AMD 35 À TOURELLE RENAULT-RESTANY, JUIN 1940
Cette évolution drastique de l'AMD 35 restera un exemplaire unique, néanmoins mis en service opérationnel du 6 au 17 juin 1940 au 1er RAM (4e DLM) sous la désignation courante de « ***voiture 47*** **».**



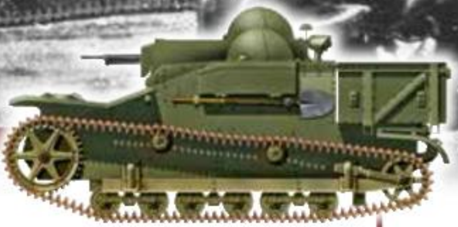
Après avoir réussi un beau tableau de chasse au sein de la patrouille du sous-lieutenant Bouhier, la « VOITURE 47 » termine sa carrière près de COSNE-SUR-LOIRE. Elle faisait « ***partie du matériel considérable que nous avons dû détruire sur la rive droite de la Loire le 17 juin 1940 à 10 heures*** **» (chef d'escadrons d'Astorg, commandant le 1er RAM), les ponts vers le sud étant tous détruits.** *(Fonds P. Danjou)*



Trois types d'engins blindés de la cavalerie se trouvent réunis sur cette photographie allemande prise à **Loudun** après le 19 juin. De gauche à droite, le **Hotchkiss H 35** **40 285** réarmé avec canon de 37 SA38, le **H 39** **41 044** du 4e escadron du 3e cuirassiers et l'**AMC 35 Renault ACG1** **91 970** après son incendie. Tous trois s'étaient trouvés intégrés au 1er GFMC (groupe franc motorisé de cavalerie) du capitaine de Neuchèze. La chenillette **Renault UE2** visible à droite est aussi — c'est plus surprenant, ➟ *explication ci-contre* — un matériel de cavalerie par destination. *(Coll. François Vauvillier)*

MATÉRIELS DE FORTUNE DE LA CAVALERIE

CHENILLETTES ARMÉES RENAULT UE 2 À MITRAILLEUSE DE 7,5 MM



Profil d'Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle 1/48

Sur front mouvant, l'armement des chenillettes de ravitaillement d'infanterie devient une nécessité pour leur auto-défense. À cette fin, le 25 mai 1940, la direction de l'infanterie passe commande de 1 500 casemates AMX pour mitrailleuse MAC 31 (➟ *notre profil*), basées sur le modèle Chine de 1936. Une seule est connue à ce jour. Puis, dans l'urgence absolue, 200 chenillettes sont demandées le 13 juin « *avec dispositif provisoire pour fixation de mitrailleuse ou FM* ».

À ce jour, les rares cas opérationnels confirmés d'emploi d'une mitrailleuse sur Renault UE — une MAC31 installée par moyen de fortune n'offrant aucune protection vers l'avant — concernent la cavalerie, pour la défense de la Loire dans le secteur de l'école de Saumur. Dans ce but sont constitués deux « escadrons de soutien » (Marzolf et de Saint-Blanquat) dotés chacun, notamment, d'un peloton de quatre chenillettes.

chars, avait entrepris de regrouper les chars de l'infanterie dans les trois dernières DCR encore opérationnelles et il avait chargé le colonel Baron de superviser ces opérations. Ce dernier avait commandé les chars de la 1re armée dans le Nord avant d'être rapatrié de Dunkerque et il était placé depuis le 8 juin à la tête d'un **centre de regroupement des chars (CRC)** qui, dans un premier temps, avait commencé de fonctionner à Houdan (Seine-et-Oise).

Le CRC était initialement destiné à remettre sur pied six des bataillons de chars dont les personnels avaient été évacués par Dunkerque tandis que les autres bataillons issus des armées du Nord avaient dû au contraire être dissous. Il avait peu à peu regroupé également tous les personnels des autres bataillons qui avaient fondu dans la bataille de France et il était devenu une sorte de super-groupement de 12 000 hommes doté de centaines de véhicules de toutes catégories, mais sans chars. Replié par étapes vers le sud-ouest, le centre avait pu dans les derniers jours reconstituer à Angoulême une compagnie de marche du 23e BCC (compagnie Touzet avec 13 R35) tandis qu'une compagnie autonome du 49e BCC devait être dirigée sur Marseille pour y percevoir les dix derniers chars B sortis des Forges et chantiers de la Méditerranée (compa-

Ces deux chars **Renault R 35** **50370** (premier plan, tourelle en peinture d'apprêt) et **50 067** (as de carreau, cocarde sur clocheton) réarmés avec **canon de 37 SA38**, ont été évacués par voie ferrée à Vannes (dépôt 505), au centre de ralliement des chars des dépôts 507 et 509. Ils ne pourront resservir à temps sous les couleurs françaises. *(Coll. François Vauvillier)*

gnie de Froment).[7] Faute d'autre matériel blindé, le centre avait également entrepris de former une douzaine de compagnies de marche de chasseurs portés d'une centaine d'hommes sur le modèle de celles dont le groupement cuirassé avait de son côté pris l'initiative.

Les écoles et centres d'organisation

Les écoles ne sont pas en principe des unités combattantes mais elles le deviennent du fait des circonstances et de la volonté de leurs directeurs. L'**école des chars** repliée à Meucon (Morbihan) a formé en mai un **52e BCC** avec le personnel de plusieurs dépôts et bataillons d'instruction puis en juin un **bataillon de marche** à deux compagnies avec son propre personnel et son matériel, avant d'évacuer le site.

L'**école de cavalerie de Saumur**, avec ses élèves officiers d'active et de réserve, jointe à sa voisine de **Saint-Maixent** avec ceux de l'infanterie, constitue un groupement pour tenir son propre secteur sur la Loire les 18 et 19 juin, soutenue par le 1er GFMC de Neuchèze et le groupe d'escadrons de chars Hacquard.

Le **centre d'organisation de la cavalerie mécanique (COMC) de Fontevrault** suit le sort du corps de cavalerie au fur et à mesure que celui-ci remet sur pied les groupes d'escadrons des DLM avec le matériel qui lui est livré au compte-goutte.

Le **centre d'organisation de motocyclistes et d'automitrailleuses (COMAM) de Montlhéry** rassemble des moyens de toutes sortes encore importants avant de les évacuer le 12 et de constituer un **16e GAM** (Michel) avec trois escadrons d'AM de divers types, notamment des Chevrolet ex-espagnoles, qui contribuera lui aussi à la défense de la Loire.

Tout blindé pouvant combattre est utilisé, en particulier sur la Loire de Saumur

Lors de son repli, l'**établissement de réserve général du matériel (ERGM) de Gien** signale le18 juin avoir mis hors d'état par incendie huit chars intransportables.[8]

(suite et fin au prochain numéro)

NOTES

[7] Note reporté page 78.

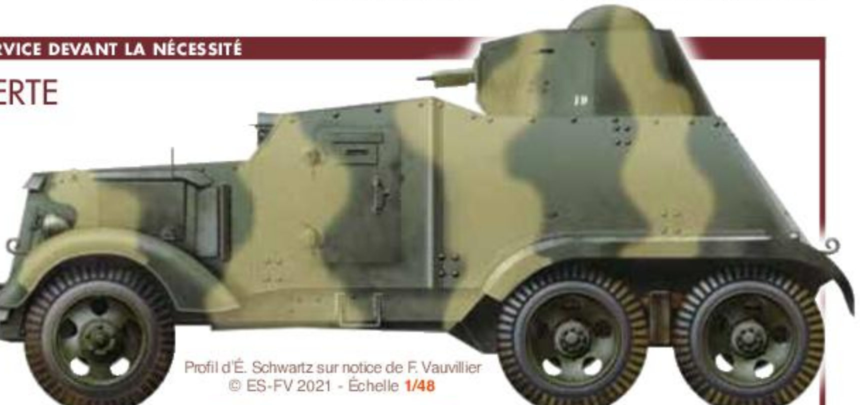
[8] Dans sa lettre du 17 mars 1950 adressée à la commission d'enquête de l'Assemblée nationale (rapport Serre), le lieutenant-colonel Lecourt commandant l'ERGM en 1940, indique avoir eu en compte, au moment de l'évacuation « *30 chars modernes (B1, B, R35, H35.39)* [...] *qui avaient été conduits depuis plusieurs jours au sud de la Loire* » et « *60 chars FT en état de marche que l'entrepôt avait reçu l'ordre de préparer et qui devaient entrer dans la composition d'un bataillon* ». Ces FT, ne pouvant être emmenés, ont été mis hors de service à l'ERGM le 14 juin. Les huit chars brûlés signalés le 18 juin comptent probablement au nombre des 30 chars modernes déjà évacués une semaine plus tôt.

MATÉRIEL DE CIRCONSTANCE DE LA CAVALERIE, MIS EN SERVICE DEVANT LA NÉCESSITÉ

AUTOMITRAILLEUSE DE DÉCOUVERTE CHEVROLET (EX-ESPAGNOLE)

En février 1939, les restes de l'armée républicaine espagnole vaincue franchissent les Pyrénées au col du Perthus. Tout leur matériel est saisi par les autorités françaises.

S'agissant des engins de combat, plusieurs types d'automitrailleuses et camions blindés sont ainsi stockés, sans emploi immédiat. Il semble que deux modèles d'AM seulement aient retenu l'attention de l'état-major : les **Ford** quatre-roues (mises à la disposition du ministère des Colonies, sans suite retrouvée) et les **Chevrolet** six-roues. Seules ces dernières sont, à ce jour, connues pour avoir été mises en service, en juin 1940, dans l'armée française, en particulier au sein de l'escadron Perreau de Launay du **16e GAM**.

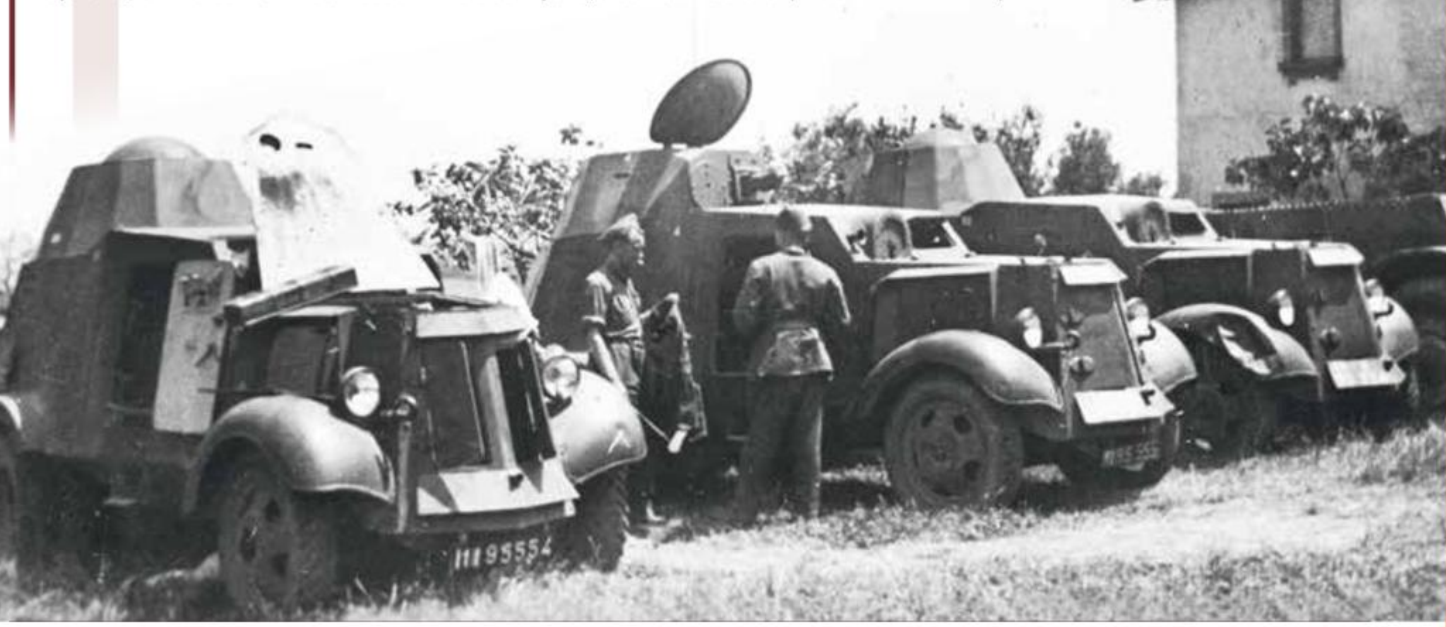


Profil d'É. Schwartz sur notice de F. Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle 1/48

AMD CHEVROLET, JUIN 1940

Cette voiture armée d'une MAC31 porte le numéro d'ordre français «19», le plus haut relevé à ce jour. Ces véhicules de qualité déplorable sont mis en service en juin 1940 dans quelques pelotons formés avec du personnel aguerri, des cuirassiers issus des régiments de découverte des DLM à qui l'on ne pourra rien donner de mieux.

Sur ce remarquable document d'origine française sont réunies trois AMD CHEVROLET du 16e GAM aux numéros parfaitement lisibles : M 95554, M 95555 «4» et M 95524 «12». En plus de leur immatriculation, la plupart de ces voitures ont reçu, au moment de leur révision en France, un numéro d'ordre qui apparaît, en petits chiffres au pochoir, en haut de la caisse blindée en arrière de la porte, et/ou sur la tourelle. *(Coll. Sébastien Piffeteau)*



H&C.TV
L'Histoire en ligne

-50 %
pour les lecteurs de
GBM

LA 1RE GUERRE MONDIALE,
LA 2NDE GUERRE MONDIALE,
L'APRÈS-GUERRE,
LES PORTRAITS DE PERSONNALITÉS...

TANK LES GRANDS COMBATS
LES BATAILLES DE LA GRANDE GUERRE

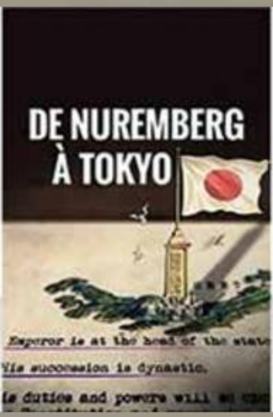
EN VOD,
SUR TOUS VOS ÉCRANS !

En ce moment sur WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.TV

LOVE HATE & PROPAGANDA
THE COLD WAR
AMOUR HAINE & PROPAGANDE
LA GUERRE FROIDE

CEUX DE 14
EPISODE 1

DE GAULLE
INTIME


DE NUREMBERG
À TOKYO

Mussolini-Hitler
l'opéra
des assassins

☞ Profitez de l'offre 1 an à 29,94 €
au lieu de 59,88 €* avec le code promo : H&CTV1

✓ EN ILLIMITÉ
✓ SANS PUBLICITÉ
✓ SANS ENGAGEMENT

RENDEZ-VOUS SUR WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.TV
OU SCANNEZ LE QR CODE

* Hors promotion : abonnement de 4,99€/mois
offre valable jusqu'au 30/06/2021

Bulletin de commande

À retourner avec votre règlement à GBM
Histoire & Collections 5, avenue de la République 75011 Paris
Commandes de l'étranger : nous contacter par mail contact@histecoll.com

Je souhaite commander :

GBM136

DESCRIPTIF		Qté	Prix unitaire	Total
☐ LE BERLIET GLR	9791038010024		35,00 €	
☐ LES FORTIFICATIONS DU IIIᵉ REICH	9782352504504		39,95 €	
☐ RENSEIGNEMENT ET ACTION	9791038010802		20,00 €	
☐ LES COMPAGNONS DE L'OMBRE	9791038010611		39,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR T.1	9782352500315		42,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR T.2	9782352500780		44,95 €	
☐ L'UNIFORME DU GARDIEN DE LA PAIX	9791038010758		39,95 €	
☐ VÉHICULES INDUSTRIELS ET JOUETS DES 30 GLORIEUSES	9791038010284		29,95 €	
☐ LA RÉVOLTE DES MERCENAIRES AU CONGO	9782352505358		22,00 €	
☐ GBM N° 133	9791038010505		12,50 €	
☐ GBM N° 134	9791038010833		12,50 €	
☐ GBM N° 135	9791038011069		12,50 €	
☐ RAIDS N° 416	9791038011632		7,50 €	
☐ MILITARIA N° 426	9791038011649		8,90 €	
☐ CHARGE UTILE N° 337	9791038011700		7,50 €	
☐ STEEL MASTERS N° 180	9791038011151		7,90 €	
☐ ÉCRIN HISTOIRE ET COLLECTIONS	9791038010703		22,00 €	
TOTAL DE LA COMMANDE ▸				

FRAIS D'EXPÉDITION	☐ Pour la France . . . . 6 €
	☐ Pour les DOMTOM . . . . 8 €

Mes coordonnées

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ☐☐☐☐☐ Ville
N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A
E-mail

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Mon règlement

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'odre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Date et signature obligatoires

Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Offre réservée aux clients France Métropolitaine. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. En retournant ce formulaire, vous acceptez que GBM, responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire : GBM DPO - 5, avenue de la République - 75011 PARIS.

www.histoireetcollections.com

Nos revues

12,50 €

GBM N° 135
Trimestriel

GBM
135
JUIN 1940
Les blindés de la dernière chance

GBM
134
DE GAULLE ET LA FORCE CUIRASSÉE
1934-1940
De l'armée de métier au nouveau Carnot

12,50 €

GBM N° 134
Trimestriel

12,50 €

GBM N° 133
Trimestriel

GBM
133
10 MAI - 4 JUIN 1940
2800 BLINDÉS PERDUS EN 26 JOURS
De Gaulle
Mai 1940

22 €

ÉCRIN
Histoire & Collections

La boutique GBM

Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

RAIDS
FORCES SPÉCIALES FRANÇAISES
Vecteurs et équipements

7,50 €

RAIDS
N°416
Mensuel

MILITARIA
N° 426
TROUPES D'ÉLITE
FACE À FACE
LITUANIE 1944

8,90 €

MILITARIA N°426
Mensuel

CHARGE UTILE
337
L'ENTREPRISE
PETITDIDIER

7,50 €

CHARGE UTILE
N°337
Mensuel

STEEL masters
Numéro 180
Rolls-Royce
CHEETAH

7,90 €

STEEL MASTERS
N°180
Bimestriel

Nos nouveautés

LE BERLIET GLR
LE CAMION DU SIÈCLE

35,00 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

Grand livre illustré
de l'uniforme du
GARDIEN DE LA PAIX
et son histoire

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

FORTIFICATIONS
DU IIIe REICH

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

LES COMPAGNONS
DE L'OMBRE

39,95 €

Format
21 x 27 cm
Couverture
reliée

LA RÉVOLTE
DES MERCENAIRES

22,00 €

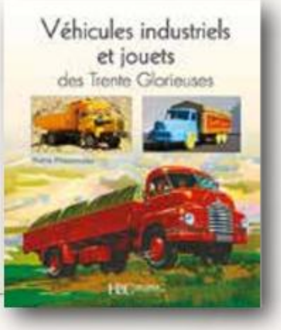
Format
15 x 24 cm
Couverture
souple

RENSEIGNEMENT
et ACTION

20,00 €

Format
15 x 24 cm
Couverture
souple

Nos livres


Véhicules industriels
et jouets
des Trente Glorieuses

25,95 €

Format
21 x 27 cm
Livre relié

GI
GOVERNMENT ISSUE
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

42,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

GI
GOVERNMENT ISSUE
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

44,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

AZIMUT PRODUCTIONS

ENCORE PLUS D'OFFRES SUR AZIMUTPRODUCTIONS.SHOP

Tél : 01.44.59.33.44
50, rue de Montreuil
75011 PARIS

1940
"BLINDES DE LA DERNIERE HEURE.."
54.90€
1/35

CHASSEUR DE CHAR LORRAINE 47mm SA 37
plastique, résine, tube laiton

LAFFLY W15 TCC BLINDE
61ème BACA/ 2ème DCR
résine, photodécoupe, canon laiton, décals

CANON 47mm SA mod.1937
résine,
tube laiton

1/35
1940
29.90€

1940
1/35
99.90€

LORRAINE 28 TSF BLINDE 5ème BCP MAI-JUIN 1940
intérieur détaillé, résine,décals

1940
1/35
29.90€

EQUIPAGE TRC 37L

1/35
1940
109.90€

LAFFLY VDP S20 PORTE CANON 25mm DRAGONS PORTES 1939-1940
plastique, résine, photodécoupe et décals

conversion
TAMIYA
1940
37.90€

TRACTEUR RAVITAILLEUR DE CHAR LORRAINE TRC 37L
CONVERSION TAMIYA/MARDER I plastique, résine, photodécoupe, décals ATF 40

COLONEL DE GAULLE
507e RCC 1937-39
1/35
14.90€

FCM 36
ICM
1/35
1940
29.90€

19ème BCC/4° DCR OBJECTIF AMIENS

RENAULT D2
1ère série réarmée
47mm SA35

COFFRET INCLUANT :
RENAULT D2 + R35
+ décals "Solférino"

119.90€

EDITION LIMITEE
+BONUS R35
1/35
1940

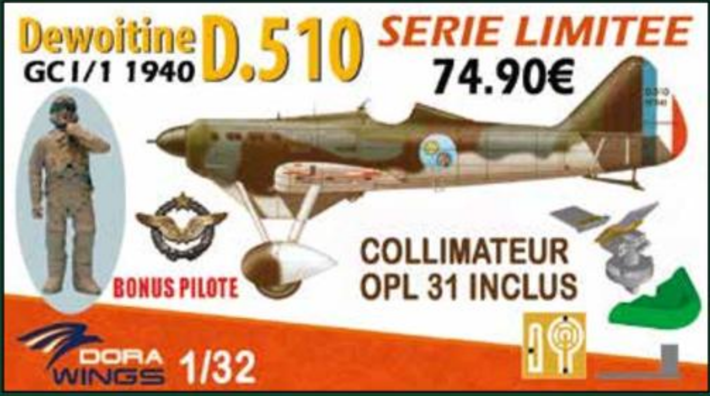
1/35
FCM 36
INTERIOR SET
19.90€
1940
UPDATE SET EXTERIEUR
5.90€

IRONSIDE
1/35
LORRAINE
VBCP 38
1940
64.90€

1/32
1940
2020
OPTION
PILOTE+MECANICIEN
ARMEE DE L'AIR 27.90€

LAFFLY S15 RAM
1er REC MAROC 1940
intérieur détaillé, résine, photodécoupe, décals

LAFFLY S15 TOE
MAGHREB/AOF 1940
intérieur détaillé, résine, photodécoupe, décals


Dewoitine D.510
GC I/1 1940
SERIE LIMITEE
74.90€
BONUS PILOTE
COLLIMATEUR
OPL 31 INCLUS
DORA WINGS
1/32

COMMANDES/CONTACT PAR TEL: 01.44.59.33.44 PAR EMAIL: AZIMUT PRODUCTIONS@CEGETEL.NET
FRAIS DE PORT: 9.00€/COMMANDE FRANCO DE PORT A PARTIR DE 120.00€